LANDESDIREKTION
SACHSEN

Freistaat
SACHSEN

Ihr/-e Ansprechpartner/-in
Karin Arnold

Durchwahl
Telefon +49 351 825-3215
Telefax +49 351 825-9301

karin.arnold@
lds.sachsen.de

Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)
32-0522/434/15

Dresden,
14. Oktober 2024

Planfeststellungsbeschluss

Vorhaben „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

MACH
WAS
WICHTIGES
Arbeiten im Öffentlichen Dienst Sachsen

Postanschrift:
Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Besucheranschrift:
Landesdirektion Sachsen
Stauffenbergallee 2
01099 Dresden

www.lds.sachsen.de

Bankverbindung:
Empfänger
Hauptkasse des Freistaates Sachsen
IBAN
DE22 8600 0000 0086 0015 22
BIC MARK DEF1 860
Deutsche Bundesbank

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

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

*Informationen zum Zugang für verschlüsselte / signierte E-Mails / elektronische Dokumente sowie elektronische Zugangswege finden Sie unter www.lds.sachsen.de/kontakt.

Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.lds.sachsen.de/datenschutz.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis 7

A TENOR 12

I Feststellung des Plans 12

II Festgestellte Planunterlagen 12

III Nebenbestimmungen 29

1 Allgemeine Nebenbestimmungen 29
2 Gewässerbenutzung, Gewässerschutz 29
3 Abfallentsorgung, Bodenschutz und Altlasten 34
4 Immissionsschutz 37
5 Eisenbahnrechtliche Belange 43
6 Natur- und Landschaftsschutz 44
7 Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz 47
8 Anlagen der Ver- und Entsorgung 47
9 Geologie / natürliche Radioaktivität 49
10 Hochwasserschutzanlagen der LTV in Riesa-Gröba 50
11 Sonstige Nebenbestimmungen im öffentlichen Interesse 51
12 Auflagen im privaten Interesse 53

IV Wasserrechtliche Entscheidungen 53

V Zusagen 55

VI Einwendungen 55

VII Sofortvollzug 55

VIII Kosten 55

B SACHVERHALT 56

I Beschreibung des Vorhabens 56

II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens 58

1 Ausgangsplanung 58
2 Tekturplanung 1 vom 26. März 2018 60
3 Tekturplanung 2 vom 5. August 2020 61
4 Tekturplanung 3 vom 16. September 2024 62

C ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE 63

I Verfahren 63

1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit 63
2 Rechtswirkungen der Planfeststellung 63
3 Verfahrensvorschriften 64

II Erforderlichkeit der Planung 64

1 Derzeitige Situation 64
2 Planungsziele 66
3 Erforderlichkeit der Maßnahme / Planrechtfertigung 66

III Planungsvarianten 71

1 Variantenprüfung 71
1.1 Beschreibung der Varianten 71
1.2 Vergleich der Varianten 71
2 Ausbaustandard Vorzugsvariante 75
2.1 Zwangspunkte 76
2.2 Hafeninterne Verkehrsanlagen und sonstige Einrichtungen für den Güterumschlag 76
2.3 Baufeldfreimachung/Geländeregulierung 80
2.4 Ver- und Entsorgungsanlagen, Beleuchtung, Leit- und Sicherungstechnik 81
2.5 Sonstige Technische Anlagen 84
2.6 Hochbauten 85
2.7 Sonstige Maßnahmen 85
3 Zusammenfassung 86

IV Umweltverträglichkeit 87

1 Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung 87
2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens 88
3 Beschreibung des Vorhabens 88
4 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile 89
5 Ermittlung und Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Auswirkun-gen des Vorhabens auf die Umwelt 98
5.1 Untersuchungsrahmen 98
5.2 Beschreibung der zu erwartenden Auswirkungen 99
5.3 Beschreibung von Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 110
5.4 Bewertung der Umweltauswirkungen 114

V Öffentliche Belange 115

1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung 115
1.1 Landesentwicklungsplan Sachsen 115
1.2 Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge 116
1.3 Flächennutzungsplan der großen Kreisstadt Riesa 116
2 Abfallwirtschaft, Altlasten, Bodenschutz 117
3 Immissionsschutz 119
3.1 Lärmschutz 119
3.1.1 Rechtsgrundlagen 119
3.1.2 Beurteilung der zukünftigen Lärmbelastungen anhand der TA Lärm 120
3.1.3 Verkehrslärm entlang der LKW-Zufahrts-/Abfahrtswege 124
3.1.4 Baulärm 127
3.2 Luftschadstoffe 127
3.3 Erschütterungen, sekundäre Luftschallimmissionen 129
3.4 Lichtimmissionen 131
4 Gewässerschutz 134
4.1 Vereinbarkeit mit der WRRL 134
4.1.1 Oberflächenwasserkörper Elbe-2 136
4.1.2 Oberflächenwasserkörper Döllnitz-3 137
4.1.3 Grundwasserkörper Döllnitz-Dahle 141

4.2 Wasserrechtliche Entscheidungen ... 143
4.2.1 Gewässerbenutzungen ... 143
4.2.2 Abwasseranlagen ... 145
4.2.3 Anlagen in, an, unter und über oberirdischen Gewässern ... 145
4.2.4 Überschwemmungsgebiet ... 146
4.2.5 Hochwasserschutz ... 149
4.2.6 Weitere Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft ... 150
5 Europäischer Gebietsschutz ... 150
5.1 Beschreibung des Vorhabens ... 151
5.2 FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" ... 152
5.3 FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" ... 159
5.4 SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" ... 163
5.5 Relevanz anderer Pläne und Projekte ... 167
5.6 Zusammenfassende Beurteilung ... 168
6 Nationaler Gebietsschutz ... 168
7 Artenschutz ... 169
7.1 Rechtsgrundlagen ... 169
7.2 Betroffenheiten der Arten ... 169
7.3 Zusammenfassung ... 185
8 Eingriffsregelung ... 186
8.1 Auswirkungen des Vorhabens ... 186
8.2 Beschreibung von Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ... 187

VI Entscheidung über private Einwender ... 189

1 Allgemeine Ausführungen ... 189
2 Entscheidungen über die Einwendungen Privater ... 191
2.1 Bürgerverein Riesa 2018 e.V. ... 191
2.2 Herr R. D., Meißen ... 249
2.3 Frau A. L., Riesa ... 252
2.4 Herr G. L. und Frau G. L., Riesa ... 256
2.5 Herr J. N., Riesa / Interessengemeinschaft - 2015 ... 258
2.6 Herr J. N., Riesa / Interessengemeinschaft – 2018 ... 274
2.7 Herr J. N. und Herr T. Sch., Riesa / Interessengemeinschaft – 2021 ... 276
2.8 Herr Dr. G. Sch., Zeithain ... 279
2.9 Herr T. Sch. / Interessengemeinschaft gegen den Neubau eines KV-Terminals am Standort „Alter Hafen Süd" in Riesa-Gröba - 2015 ... 279
2.10 Herr T. Sch. / Interessengemeinschaft – 2018 ... 284
2.11 Fam. U. S., Riesa ... 284
2.12 Frau H. St. und Herr J. St., Riesa ... 285
2.13 Frau S. St., Riesa ... 287
2.14 ESF Elbe-Stahlwerke F. GmbH ... 289
2.15 TAG W. GmbH, Hamburg ... 290
2.16 W. Riesa mbH ... 292
2.17 Grüner Laden Meißen, Bündnis 90/Die Grünen, Kreisverband Meißen, Ortsverband Riesa ... 292
2.18 Landesarbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzvereinigungen Sachsens (LAG) ... 295
2.19 BUND Landesverband Sachsen ... 297

VII Zusammenfassung / Gesamtabwägung ... 346

VIII Sofortvollzug ... 347

IX Kostenentscheidung ... 347

D RECHTSBEHELFSBELEHRUNG 347

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ABSAW	Anleitung zur Berechnung der Luftschallausbreitung an Bundeswasserstraßen der Bundesanstalt für Gewässerkunde
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVwV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen -
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Bundesanlagenverordnung)
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BA	Bauabschnitt
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung)
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmverordnung)
34. BImSchV	Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BSB_5	Biologischer Sauerstoffbedarf nach 5 Tagen
BTEX	Aromatische Kohlenwasserstoffe Benzol, Toluol, Ethylbenzol und Toluole
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
CO	Kohlenmonoxid
CO_2	Kohlendioxid
CO_2eq	CO_2-Äquivalent
dB	Dezibel, physikalische Einheit des Schalldrucks
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)

d. h.	das heißt
DHHN2016	Höhensystem in Deutschland, eingeführt zum 30.06.2017
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V., Berlin
DIN 4150-2	DIN 4150, Teil 2, Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden
DIN 4150-3	DIN 4150, Teil 3, Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf bauliche Anlagen
DIN ISO 9613-2	Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien; Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTV Mo-Sa	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Montag bis Samstag
DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches
DVO SächsBO	Durchführungsverordnung zur Sächsischen Bauordnung
Ersatzbaustoffverordnung	Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke (Ersatzbaustoffverordnung)
f./ff.	folgende/fortfolgende
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GefStoffVO	Gefahrstoffverordnung
GeoSN	Landesamt für Geobasisinformation
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
GIW	Gleichwertiger Wasserstand – Angabe für die Fahrrinnentiefe unter einem bestimmten Referenzwasserspiegel
Gl.	Gleichung
GWM	Grundwassermessstelle
GWK	Grundwasserkörper
HBS 2015	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV 2015
HC	Flüchtige Kohlenwasserstoffe
HLUG	Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie
HQ100	Hochwasserabfluss bei 100-jährlichem Hochwasser
HSW	Höchster Schifffahrtswasserstand
HWSK	Hochwasserschutzkonzept
HW100	Wasserstand bei 100-jährlichem Hochwasser
IO	Immissionsort
IP	Immissionspunkt
i. V. m.	in Verbindung mit
JD-UQN	Jahresdurchschnitts-Umweltqualitätsnorm
K	Kreisstraße
Kfz/h	Kraftfahrzeuge pro Stunde
km	Kilometer
KP	Knotenpunkt

KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
L_{den}	In EU-Umgebungslärmrichtlinie verwendeter Lärmindex als Beschreibung für Umgebungslärm im Jahresmittel über 24 Stunden (Tag-Abend-Nacht-Pegel [day/evening/night])
L_{night}	In EU-Umgebungslärmrichtlinie verwendeter Lärmindex als Beschreibung für Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr)
L_{WAr}	Beurteilungsschallleistungspegel in dB(A)
$L_{WAT,1h}$	Zeitlich gemittelter Schallleistungspegel in dB(A)
LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
LAI-Hinweise	Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), Stand Oktober 2012 (einschließlich Anlage 2 mit Stand November 2015)
LAWA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LE	Ladeeinheiten
LEP	Landesentwicklungsplan Sachsen
lit.	Buchstabe (in Aufzählungen)
LfULG	Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
l/min	Liter pro Minute
l/s	Liter pro Sekunde
LTV	Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen
m	Meter
m^2	Quadratmeter
m^3	Kubikmeter
m/s	Meter pro Sekunde
m ü NHN	Meter über Normal-Höhen-Null
MKW	Mineralölkohlenwasserstoffe
MW	Mittelwasser
NHN	Normalhöhennull
NNW	Niedrigstes Niedrigwasser
$NO_{x,}$	Stickoxide
Nr.	Nummer
OGewV	Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung)
OWK	Oberflächenwasserkörper
PAK	Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
PCB	Polychlorierte Biphenyle
PCB-138	Höher chlorierte PCB
PlanSiG	Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie
$r_{10,n=0,1}$	Zehnjähriges Regenereignis mit einer Dauer von 10 min
RLuS	Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
S	Staatsstraße
SächsABG	Sächsisches Abfallwirtschafts- und Bodenschutzgesetz
SächsBO	Sächsische Bauordnung

SächsDSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen (Sächsisches Denkmalschutzgesetz)
SächsEntEG	Sächsisches Enteignungs- und Entschädigungsgesetz
SächsNatSchG	Sächsisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Sächsisches Naturschutzgesetz)
SächsSFG	Sächsisches Sonn- und Feiertagsgesetz
SächsStrG	Straßengesetz für den Freistaat Sachsen (Sächsisches Straßengesetz)
SächsUVPG	Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen
SächsVwKG	Verwaltungskostengesetz des Freistaates Sachsen
SächsVwOrgG	Sächsisches Verwaltungsorganisationsgesetz
SächsVwVfZG	Gesetz zur Regelung des Verwaltungsverfahrens- und des Verwaltungszustellungsrechts für den Freistaat Sachsen
SächsWG	Sächsisches Wassergesetz
s. o.	siehe oben
sog.	sogenannte
SO_2	Schwefeldioxid
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SV	Schwerverkehr
t	Tonne
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm)
TEU	Twenty Equivalent Unit (Zwanzig-Fuß-Standardcontainer) als Standardeinheit zur Zählung von ISO-Containern und zur Beschreibung der Ladekapazität von Schiffen und des Containerumschlags von Terminals
THG	Treibhausgase
TOC	Gesamter organischer Kohlenstoff
TRwS	Technische Regeln für wassergefährdende Stoffe
u. a.	unter anderem
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG a. F.	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung des UVPG vom 5. Mai 2017
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VDI	Verein Deutscher Ingenieure e.V.
VDI-2719	VDI-Richtlinie Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen
vgl.	Vergleiche
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwV Biotopschutz	Verwaltungsvorschrift zum Vollzug des § 26 des Sächsischen Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege – Schutz bestimmter Biotope
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

Zeichn.-Nr.	Zeichnungsnummer
ZHK-UQN	Zulässige Höchstkonzentration-Umweltqualitätsnorm

Die Landesdirektion Sachsen erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A Tenor

I Feststellung des Plans

Auf Antrag der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH vom 29. Mai 2015 wird der Plan für das Vorhaben „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen" nach Maßgabe der Ziffern II bis VIII festgestellt:

II Festgestellte Planunterlagen

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst die folgenden Unterlagen:

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
1		Erläuterungsblatt zu Ordner 1, Tekturplanung 3, Bl. Nr. 1-2		16.09.2024
		Erläuterungsblatt zu Ordner 1, Tekturplanung 2, Bl. Nr. 1		05.08.2020
		Erläuterungsbericht Tektur 2, Bl. Nr. 1-105		22.06.2020
		Anhang 1: Auszug aus dem Liegenschaftskataster, Bl. Nr. 1-2	1:2 000	27.01.2020
		Anhang 2: Grundbuchauszüge Gemarkung Riesa/Gröba, Bl. Nr. 1-124		
		Anhang 3: Niederschrift zum Scopingtermin am 11.10.2013, Bl. Nr. 1-9		10.02.2014
		Anhang 4: LDS Sachsen, Ref. 35, Kostenübernahme Eisbrechen, Bl. Nr. 1		08.12.2011
		Anhang 5 – Anhang 19: Stellungnahmen zum Scopingtermin		
		Anhang 20: Baugenehmigung Nr. BA/0066/2012 v. 05.12.2012; Verlängerung Baugenehmigung Nr. BA/0066/2012 v. 16.10.2015; Antrag zur Verlängerung Baugenehmigung Nr. BA/066/2012 v. 17.10.2017		
		Anhang 21: Fortschreibung Prognose der Umschlagmengen für das geplante KV-Terminal Riesa, Bl. Nr. 1-21		23.03.2018
		Anhang 22: SBO-Präsentation zu den Erörterungsterminen Bl. Nr. 1-21		
		Anhang 23: Baugenehmigung Nr. BA/0085/2014 v. 20.05.2015, Verlängerung der Baugenehmigung Nr.		

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		BA/0085/2014 v. 26.09.2018, Antrag Beiselen GmbH auf Verlängerung Baugenehmigung Nr. BA/0085/2014 v. 23.04.2020		
2		Erläuterungsblatt zu Ordner 2, Tekturplanung 2, Bl. Nr. 1-5		05.08.2020
		Standortvarianten, Zeichn.-Nr. 1	1:5 000	27.05.2015
		Übersichtskarte, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 2.1-1	1:10 000	26.03.2018
		Auszug aus der Liegenschaftskarte, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 2.2-1	1:2 000	26.03.2018
		Übersichtslageplan, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 2.3-1	1:1 000	26.03.2018
		Flächeneinzugsgebietsplan Prognosezustand, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 2.4-1	1:500	26.03.2018
		Lageplan 1, Tektur 1 – Ein-/Ausfahrt zum Terminal und Nachtein- u. -ausfahrt zum Terminal, Zeichn.-Nr. 2.5.1-1	1:250	26.03.2018
		Lageplan 1, Tektur 1 – Ein-/Ausfahrt zum Terminal und Nachtein- u. -ausfahrt zum Terminal mit Schleppkurven, Zeichn.-Nr. 2.5.1-2	1:250	26.03.2018
		Lageplan 2, Tektur 1 – Einmündung zur Feuerwehrzufahrt, Zeichn.-Nr. 2.5.2-1	1:250	26.03.2018
		Lageplan 2, Tektur 1 – Einmündung Feuerwehrzufahrt mit Schleppkurven, Zeichn.-Nr. 2.5.2-2	1:250	26.03.2018
		Lageplan 3, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 2.5.3-1	1:250	26.03.2018
		Lageplan 4, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 2.5.4-1	1:250	26.03.2018
		Schnitt A-A mit Parkplatz, Zeichn.-Nr. 2.6	1:100	27.05.2015
		Schnitt B-B mit Hafenbrücke, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 2.7-1	1:100	26.03.2018
		Schnitt C-C mit Auslaufbauwerk, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 2.8-1	1:100	26.03.2018
		Schnitt D-D mit Depotfläche, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 2.9-1	1:100	26.03.2018
		Schnitt E-E Kanalquerung, Zeichn.-Nr. 2.10	1:100	27.05.2015
		Detailplan Lamellenklärer, Zeichn.-Nr. 2.11	1:50	27.05.2015
		Detailplan Auslaufbauwerk; Tektur 1, Zeichn.-Nr. 2.12-1	1:50	26.03.2018

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		Detailplan Schieberbauwerk S002, Zeichn.-Nr. 2.13	1:50	27.05.2015
		Beschilderungs- und Markierungsplan , Tektur 1 Ein-/Ausfahrt zum Terminal und Nachtein- u. -ausfahrt zum Terminal, Zeichn.-Nr. 2.14.1	1:250	26.03.2018
		Beschilderungs- und Markierungsplan, Tektur 1 Einmündung zur Feuerwehrzufahrt, Zeichn.-Nr. 2.14.2	1:250	26.03.2018
		Gleisplanung Lageplan 1, Zeichn.-Nr. 101d	1:500	27.05.2015
		Gleisplanung Lageplan 2, Zeichn.-Nr. 102e	1:500	27.05.2015
		Gleisplanung Regelquerschnitt 1, Zeichn.-Nr. 103a	1:50	27.05.2015
		Gleisplanung Regelquerschnitt 2, Zeichn.-Nr. 104a	1:50	27.05.2015
		Gleisplanung Regelquerschnitt 4, Zeichn.-Nr. 110a	1:50	27.05.2015
		Gate-Gebäude; Grundriss, Ansichten und Schnitt, Zeichn.-Nr. 150	1:50	27.05.2015
		Gebäude Bremsprobenanlage, Zeichn.-Nr. 151	1:50	27.05.2015
		Baustelleneinrichtungsplan, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 160-1	1:1 000	26.03.2018
		Lageplan Elektro – Gesamtübersicht, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 400-1	1:1 000	26.03.2018
		Lageplan Elektro – Teil 1, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 401-1	1:500	26.03.2018
		Lageplan Elektro – Teil 2, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 402-1	1:500	26.03.2018
		Grundriss Mittelspannungsgebäude, Zeichn.-Nr. 405	1:50	27.05.2015
		Übersichtsplan (1) Medien Bestand (Lage, Höhe), Tektur 1, Zeichn.-Nr. 117-Rie-1-1	1:1 000	26.03.2018
		Übersichtsplan (2) Medien Bestand (Lage, Höhe), Tektur 1, Zeichn.-Nr. 117-Rie-2-1	1:1 000	26.03.2018
3		Erläuterungsblatt zu Ordner 3, Tektur 2, Bl. Nr. 1		05.08.2020
	1	Umweltverträglichkeitsstudie, Tektur 2, Bl. Nr. 1-114		21.04.2020
		Bestand und Auswirkungen Tiere, Pflanzen, biolog. Vielfalt, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 1	1:2 500	26.03.2018
		Bestand und Auswirkungen Fläche; Boden und Wasser, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 2	1:2 500	26.03.2018

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		Bestand und Auswirkungen Menschen, menschliche Gesundheit, kulturelles Erbe u. sonst. Sachgüter, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 3	1:2 500	26.03.2018
		Raumwiderstand, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 4	1:2 500	26.03.2018
		Umweltverträglichkeitsstudie, Bl. Nr. 1-98		27.05.2015
		Karte Nr. 3	1:2 000	27.05.2015
		Karte Nr. 6	1:4 000/500	27.05.2015
	2	Grunderwerbsverzeichnis, Tektur 2		05.08.2020
		Erläuterungsblatt zum Grunderwerbsplan, Tektur 2, Bl. Nr. 1		05.08.2020
		Grunderwerbsverzeichnis verschlüsselt, Tektur 2, Bl. Nr. 1		05.08.2020
		Grunderwerbsplan – Sichtschutzmaßnahmen Dorf Gröba, Tektur 2, Zeichn.-Nr. GE-1	1:1 000	05.08.2020
		Grunderwerbsplan CEF 4 – zeitlich vorgezogenen Bereitstse4llung Habitatflächen für Zauneidechsen, Tektur 2, Zeichn.-Nr. GE-2	1:1 000	05.08.2020
		Abgeschlossene Nutzungsvereinbarung „Ersatzhabitat Zauneidechse", Tektur 2, Bl. Nr. 1-8 mit Anlagen 1, 2, 3a, 3b, 3c, 4a, 4b, 5, 6		22.06.2020
	3	Erläuterungsblatt zum Landschaftspflegerischen Fachbeitrag, Eingriffs-Ausgleichs-Plan, Tektur 2, Bl. Nr. 1-2		22.06.2020
		Landschaftspflegerischer Fachbeitrag / Eingriffs-Ausgleich-Plan, Tektur 1, Bl. Nr. 1-22		12.03.2018
		Lokalisierung CEF-Maßnahmen, Tektur 1	1:2 500/ 10 000	26.03.2018
		Landschaftspflegerischer Fachbeitrag, Eingriffs-Ausgleichs-Plan, Bl. Nr. 1-15		27.05.2015
		Übersicht Konflikte - Maßnahmen, Zeichn.-Nr. 1	1:4 000/500	27.05.2015
		Dorf Gröba Süd, Gehölzpflanzungen und Freiraumgestaltung, Zeichn.-Nr. 2	1:4 000/500	27.05.2015
	4	Erläuterungsblatt zu Vorprüfungen Natura 2000-Gebiete, Tektur 2, Bl. Nr. 1-2		22.06.2020

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		FFH-Vorprüfung zum FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“, Bl. Nr. 1-23		01.09.2015
		Übersichtskarte Natura 2000-Gebiete im Untersuchungsraum, Zeichn.-Nr. 1	1:6 000	27.05.2015
		FFH-Vorprüfung zum FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser“ Bl. Nr. 1-22		01.09.2015
		Übersichtskarte Natura 2000-Gebiete im Untersuchungsraum, Zeichn.-Nr. 1	1:6 000	27.05.2015
		FFH-Vorprüfung zum SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“, Bl. Nr. 1-32		31.08.2015
		Übersichtskarte Natura 2000-Gebiete im Untersuchungsraum, Zeichn.-Nr. 1	1:6 000	27.05.2015
4		Hydraulische Untersuchung und Retentionsraumausgleich		
	1	Erläuterungsblatt zur hydraulischen Untersuchung u. zum Retentionsraumausgleich, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2020
		Hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe, zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen sowie Retentionsraumausgleich, Tektur 2, Bl. Nr. 1-30		31.03.2020
		Anlage 1: Digitaler Gesamtplan Bestand Hafen Riesa-Gröba, Tektur 1		09.05.2017
		Anlage 2: Übersichtslageplan, Tektur 1, Zeichn.-Nr. 2.3-1	1:1 000	12/2017
		Anlage 3: Forschungsbericht 2017-06: Neubau KV-Terminal im Hafen Riesa, Untersuchung der Auswirkungen auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe, Tektur 1, Bl. Nr. 1-26		20.06.2017
		Anlage 4: Querschnitte linkes Elbufer am ehem. Muskatorgleis, Bl. Nr. 1		
		Anlage 5: Auszug Liegenschaftskataster, Tektur 2	1:2 000	01/2020
		Anlage 6: Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum geplanten Retentionsraumausgleich durch Rückbau von Gleisanlagen, Tektur 2, Bl. Nr. 1-32		18.02.2020
		Maßnahmelageplan nach Retentionsraumausgleich	1:500	18.02.2020
		Anlage 7: Übersicht Planungsgebiet, Tektur 2	1:10 000	

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		Anlage 8: Fotodokumentation, Tektur 2	1:2 500	08/2019
		Anlage 9: Übersichtslageplan	1:500	13.02.2020
		Anlage 10: Querschnitte, Tektur 2	1:200	23.04.2020
		Anlage 11: Längsschnitt (Bahndamm)	1:500/50	23.04.2020
		Anlage 12: Geotechn. Bericht, Baugrund- und Altlastenuntersuchung Retentionsraumausgleichsfläche, Tektur 2, Bl. Nr. 1-23, 13 Anlagen		31.03.2020
		Anlage 13: Stellungnahme WSV v. 19.09.2019, Tektur 2, Bl. Nr. 1		
		Anlage 14: Umrechnung DHHN92 zu DHHN2016, Bl. Nr. 1-2		
		Erläuterungsblatt zu „Hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen im Untersuchungsgebiet", Bl. Nr. 1		27.05.2015
		Übersichtslageplan	1:1 000	27.05.2015
		Hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe, zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen, Bl. Nr. 1-9		12.06.2014
		Anlage 1: Digitaler Gesamtplan Bestand Hafen Riesa-Gröba		29.04.2014
		Anlage 2: Übersichtslageplan, Zeichn.-Nr. 2.3	1:1 000	12/2014
		Anlage 3: Strömungsausbildung bei HQ(100) im Istzustand	1:5 000	
		Anlage 4: Strömungsausbildung bei HQ(100) im Planzustand	1:5 000	
		Anlage 5: Überschwemmungsgebiet bei HQ(100) im Istzustand	1:5 000	
		Anlage 6: Überschwemmungsgebiet bei HQ(100) im Planzustand	1:5 000	
		Anlage 7: Wasserspiegeldifferenzen (Planzustand – Istzustand) bei HQ(100)	1:5 000	

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		Anlage 8: Fließgeschwindigkeitsdifferenzen (Planzustand – Istzustand) bei HQ(100)	1:5 000	
	2	Erläuterungsblatt zum Hochwassermaßnahmeplan, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2020
		Hochwassermaßnahmeplan, Tektur 2, Bl. Nr. 1-4, 9 Anlagen		15.06.2020
		Vereinbarung mit LTV – Mobile HWS-Anlage 111, Tektur 2, Bl. Nr. 1-4, 2 Anlagen		22.06.2020
5		Artenschutz		
		Erläuterungsblatt zu 5.1 bis 5.4, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2020
	1	Verifizierung/fachliche Untersetzung arten- und gebietsrechtlicher Wirkungen, Tektur 1, Bl. Nr. 1-112		20.03.2018
	2	Abschätzung Vorkommenspotenzial Nachtkerzenschwärmer, Tektur 2, Bl. Nr. 1-26		11.12.2019
	3	Erfassungen Zauneidechse 2019 (Fortschreibung der Erfassung von 2018); Tektur 2, Bl. Nr. 1-30		11/2019
		Anlage 1: Erfassung Zauneidechsen 2018 und 2019, Tektur 2	1:4 500	
		Anlage 2: Nachweise Zauneidechsen 2018 und 2019, Riesa, Südufer Alter und Neuer Hafen, Tektur 2, Bl. Nr. 1		
		Anlage 3: Karte – Lokalisierung CEF-Maßnahmen, Tektur 2		
		Anlage 4: Nachweise Zauneidechsen Ersatzhabitat Spülfeld Riesa, Tektur 2		21.06.2019
		Anlage 5: Bautabuzonen Zauneidechse und Standorte temporärer Reptilienschutzzaun		
		Anlage 6: Potenzielle Bereiche Zwischenhälterung Zauneidechse im Neuen Hafen Südufer, Tektur 2		
		Anlage 7: Fotodokumentation Untersuchungsgebiet 1, Alter und Neuer Hafen Südufer, Tektur 2		
		Anlage 8: Fotodokumentation Untersuchungsgebiet 2, Neuer Hafen Südufer, Haufwerke, Tektur 2		
		Anlage 9: Fotodokumentation Untersuchungsgebiet 3, Muskatorgleis, Eisenbahnüberführung, Tektur 2		

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
	4	Fachbeitrag Artenschutz		25.07.2014
		Erläuterungsblatt zum Fachbeitrag Artenschutz, Bl. Nr. 1		27.05.2015
		Übersichtslageplan, Zeichn.-Nr. 2.3	1:1 000	12/2014
		Fachbeitrag Artenschutz, Bl. Nr. 1-113		25.07.2014
		Anlage 1: Übersichtslageplan, Zeichn.-Nr. 2.3	1:1 000	27.05.2015
		Anlage 2: Kartierungsbericht Fledermäuse, Brutvögel und Reptilien, Bl. Nr. 1-34		24.06.2014
6		Abbruchkonzept, Boden, Grundwassermessstellen		22.06.2020
	1	Erläuterungsblatt zum Abbruch- und Entsorgungskonzept für 3 Gebäude, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2020
		Rückbau/Abbruch von 3 Gebäuden - Abbruch- und Entsorgungskonzept -, Bl. Nr. 1-59		31.03.2014
		Anlage 1: Auszug topographische Karte, Bl. Nr. 1	1:25 000	18.03.2014
		Anlage 2: Auszug topographische Karte, Bl. Nr. 1	1:10 000	18.03.2014
		Anlage 3: Auszug Bestandsplan Hafen Riesa, Bl. Nr. 1		18.03.2014
		Anlage 4: Schriftverkehr mit SV Riesa/Staatsarchiv Dresden, Bl. Nr. 1-8		
		Anlage 5: Probenahmeprotokolle, Beprobungspläne, Fotodokumentation		
		Anlage 5.1: Schuppen C, Bl. Nr. 1-4		20.02.2014
		Anlage 5.2: Werkstattgebäude, Bl. Nr. 1-7		20.02.2014
		Anlage 5.3: Trafogebäude, Bl. Nr. 1-5		20.02.2014
		Anlage 6: Prüfberichte chemische Untersuchungen		
		Anlage 6.1: Schuppen C, Bl. Nr. 1-3		28.02.2014
		Anlage 6.2: Werkstattgebäude, Bl. Nr. 1-4		28.02.2014
		Anlage 6.3: Trafogebäude, Bl. Nr. 1-3		28.02.2014
		Anlagen 7.1 bis 7.3: Tabellar. Zusammenfassung, Bewertung der Analysenergebnisse, Bl. Nr. 1-4		
		Anlagen 8.1 bis 8.3: Mengenermittlung, Bl. Nr. 1-4		

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		Anlage 9: Kartierung Materialzuordnung, Asbestfundstellen Werkstattgebäude, Bl. Nr. 1		
		Anlage 10: Abfallentsorgungskonzept für Rückbau/Abbruch		
		Anlage 10.1: Schuppen C, Bl. Nr. 1-4		
		Anlage 10.2: Werkstattgebäude, Bl. Nr. 1-4		
		Anlage 10.3: Trafogebäude, Bl. Nr. 1-4		
		Anlage 11.1 bis 11.3: Fotodokumentation, Bl. Nr. 1-11		
	2	Erläuterungsblatt Baugrundgutachten – Bodenergänzungsgutachten, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2020
		Baugrundgutachen, Bodenergänzungsgutachten und komplexe Zusammenfassung aller Untersuchungen am Baustandort, Bl. Nr. 1-35, Anhänge 1, 2a – 2h, 3a – 3d und 11 Anlagen		24.10.2014
		Anlage 1: Übersichtskarte Untersuchungs-/Plangebiet, Bl. Nr. 1	1:10 000	08/2014
		Anlage 2: Lageplan mit Darstellung altlastenrelevanter Teilflächen Bl. Nr. 1, 2	1:500	08/2014
		Anlage 3: Lageplan altlastenrelevante Teilflächen mit Positionierung aller relevanten Grundwassermessstellen, Bl. Nr. 1, 2	1:500	08/2014
		Anlage 4a: Lageplan Sondierpunkte Baugrund mit Schnittspur geologisch-hydrogeolog. Profilschnitte, Bl. Nr. 1, 2	1:500	08/2014
		Anlage 4b: Einmessplan Bohr-/Sondierpunkte der aktuellen Rammkernsondierungen und Schweren Rammsondierungen, Bl. Nr. 1	1:500	08/2014
		Anlagen 5a -5e: geologisch-hydrogeolog. Profilschnitte A–A‘ bis D-D‘, Legende I, II, Bl. Nr. 1-6	1:100/1 000	08/2014
		Anlage 6: Fotodokumentation, Bl. Nr. 1-6		
		Stellungnahme LfULG v. 24.05.2019, Bl. Nr. 1-2		
		Bodenergänzungsgutachten, Tektur 1, Bl. Nr. 1-37		07.03.2018
	3	Grundwassermessstellen		

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		Erläuterungsblatt Konzeption zum Erhalt, Rück- bzw. Neubau von Grundwassermessstellen, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2020
		Erklärung Plan, Bl. Nr. 1		27.05.2015
		Übersichtslageplan, Zeichn.-Nr. 2.3	1:1 000	12/2014
		Konzeption zum Erhalt, Neu- bzw. Rückbau von Grundwassermessstellen, Bl. Nr. 1-65		25.11.2014
		Anlage 1.1: Komplexlageplan mit GWM, Altlastenverdachtsflächen u. Neubeplanung KV-Terminal, Bl. Nr. 1-3	1:1 000	20.05.2014
		Anlage 1.2: Baugrundschürfe im Bereich ALVF 002/ 003, Bl. Nr. 1	1:1 000	27.02.2014
		Anlage 2: Schichtenverzeichnisse, Bohr- und Ausbauprofile der zu erhaltenden GWM, Bl. Nr. 1-11		
		Anlage 3: Messstellenpässe der zu erhaltenden GWM, Bl. Nr. 1-16		
		Anlage 4: Fotodokumentation, Bl. Nr. 1		
7	1	Schalltechnische Gutachten zum Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen		
		Erläuterungsblatt zur Aktualisierung „Tektur – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens“, Tektur 3, Bl. Nr. 1-4		16.09.2024
		Anhang 1.1 – Ergebnisse Gesamtlärmbetrachtung, Tektur 3, Bl. Nr. 1		30.03.2023
		Anhang 1.2 – Rasterlärmkarte, Tektur 3, Bl. Nr. 1		30.03.2023
		Erläuterungsblatt Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens, Tektur 2, Bl. Nr. 1-2		22.06.2020
		Erklärung Plan, Bl. Nr. 1		27.05.2015
		Übersichtslageplan, Zeichn.-Nr. 2.3	1:1 000	12/2014
		Schalltechnisches Gutachten, Bericht 024/14, Bl. Nr. 1-26		04.11.2014
		Anlage A1: Übersichtslageplan Rechenmodell, Bl. Nr. 1	1:5 000	
		Anlage A2: Rechenmodell Lageplan, Tagzeit, Bl. Nr. 1	1:3 333	
		Anlage A3: Rechenmodell Lageplan, Nachtzeit, Bl. Nr. 1	1:3 333	

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		Anlage A4.1: Schallemissionsdaten der Teilquellen, Tags, Bl. Nr. 1-2		
		Anlage A4.2: Schallemissionsdaten der Teilquellen, Nachts, Bl. Nr. 1		
		Anlage A5.1: Ausbreitungsparameter und Teilimmissionspegel, Tags, Bl. Nr. 1-8		
		Anlage A5.2: Ausbreitungs- und Teilimmissionspegel, Nachts, Bl. Nr. 1-4		
		Anlage B1: Ermittlung Schallemissionen Fa. Beiselen GmbH, Bl. Nr. 1-2		
		Anlage B2: Schallemissionsdaten der Teilquellen, Vorbelastung Stand 2014, Bl. Nr. 1		
		Anlage B3: Ausbreitungsparameter und Teilimmissionspegel		
		Anlage C1: Emissionsberechnung Uttmannstraße, Bl. Nr. 1-2		
		Anlage C2: Beurteilungspegel Uttmannstraße, Bl. Nr. 1-2		
		Anlage C3: Emissionsberechnung Uttmannstraße, Prognose mit Lkws vom KV-Terminal, Bl. Nr. 1		
		Anlage C4: Beurteilungspegel Uttmannstraße, Prognose mit Lkws vom KV-Terminal, Bl. Nr. 1		
		Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens zum Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Tektur 2, Bl. Nr. 1-36		22.06.2020
		Anlage 1 – Übersichtsplan mit Lage und Kennzeichnung der Immissionsorte, Tektur 1, Bl. Nr. 1-2	1:6 000	22.06.2020
		Anlage 2.1 – Detaillageplan mit Lage und Kennzeichnung der Schallquellen (Tageszeitraum), Tektur 1, Bl. Nr. 1	1:2 500	22.06.2020
		Anlage 2.2 – Detaillageplan mit Lage und Kennzeichnung der Schallquellen (Nachtzeitraum), Tektur 1, Bl. Nr. 1	1:2 500	22.06.2020
		Anlage 2.3 – nachgereichte Unterlagen der TBL Dresden GbR mit Anlagen B4 und B5, Tektur 1, Bl. Nr. 1-10		03.11.2016
		Anlage 3.1 – Dreidimensionale Darstellung des digitalen Simulationsmodells (Tageszeitraum), Tektur 1, Bl. Nr. 122.06.2020		22.06.2020

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		Anlage 3.2 – Dreidimensionale Darstellung des digitalen Simulationsmodells (Nachtzeitraum), Tektur 1, Bl. Nr. 1		22.06.2020
		Anlage 4.1 – Oktavschallleistungspegel der Schallquellen (Tageszeitraum), Tektur 1, Bl. Nr. 1-2		22.06.2020
		Anlage 4.2 – Oktavschallleistungspegel der Schallquellen (Nachtzeitraum), Tektur 1, Bl. Nr. 1-2		22.06.2020
		Anlage 5.1 – Tagesgänge der Schallquellen (Tageszeitraum), Tektur 1, Bl. Nr. 1		22.06.2020
		Anlage 5.2 – Tagesgänge der Schallquellen (Nachtzeitraum), Tektur 1, Bl. Nr. 1		22.06.2020
		Anlage 6.1 – Ergebnis der Immissionsberechnungen Beurteilungspegel geschossweise für den Tageszeitraum – KV-Terminal, Tektur 1, Bl. Nr. 1-3		22.06.2020
		Anlage 6.2 – Ergebnis der Immissionsberechnungen – Beurteilungspegel geschossweise für den Nachtzeitraum – KV-Terminal, Tektur 1, Bl. Nr. 1-3		22.06.2020
		Anlage 6.3 – Rasterlärmkarte, Rechenhöhe 1,8 m über Gelände (Erdgeschoss), Tag/Nacht, Tektur 2, Bl. Nr. 1	1:5 850	22.06.2020
		Anlage 6.4 – Rasterlärkarte, Rechenhöhe 5,0 m über Gelände (1. Obergeschoss), Tag/Nacht, Tektur 2, Bl. Nr. 1	1:5 850	22.06.2020
		Anlage 6.5 – Rasterlärmkarte 7,1 m über Gelände (2. Obergeschoss), Tag/Nacht, Tektur 2, Bl. Nr. 1	1:5 850	22.06.2020
		Anlage 6.6 – Rasterlärmkarte, Rechenhöhe 9,9 m über Gelände (3. Obergeschoss), Tag/Nacht, Tektur 2, Bl. Nr. 1	1:5 850	22.06.2020
		Anlage 6.7 – Ergebnisse der Immissionsberechnungen – Ausbreitungsparameter gem. TA Lärm, Tageszeitraum 06.00 – 22.00 Uhr (maßgebliches Geschoss), Tektur 2, Bl. Nr. 1-19		22.06.2020
		Anlage 6.8 – Ergebnisse der Immissionsberechnungen gem. TA Lärm, Nachtzeitraum 22.00 – 06.00 Uhr (maßgebliches Geschoss), Tektur 2, Bl. Nr. 1-7		22.06.2020
		Anlage 7 – Berechnungsergebnisse Vor-, Zusatz- und Gesamtbelastung mit Lärmschutzmaßnahmen, Tektur 1, Bl. Nr. 1		22.06.2020

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		Anlage 8 – Übersichtslageplan Verkehrslärm mit Lage und Kennzeichnung der Immissionsorte, Tektur 1, Bl. Nr. 1	1:2 750	22.06.2020
		Anlage 9 – Emissionen aus dem Straßenverkehr gem. RLS-90 zum Ohne-Fall, Tektur 1, Bl. Nr. 1-2		22.06.2020
		Anlage 10 – Emissionen aus dem Straßenverkehr gem. RLS-90 zum Mit-Fall – ohne Verkehrslenkungsmaßnahmen im Nachtzeitraum, Tektur 3, Bl. Nr. 1-2, Bl. Nr. 1-2		16.05.2024
		Anlage 11 – Ergebnisse der Immissionsberechnungen – Beurteilungspegel getrennt für Tages- und Ncahtzeitraum – Verkehrslärm Ohne-Fall und Mit-Fall – ohne Verkehrslenkungsmaßnahmen im Nachtzeitraum, Tektur 1, Bl. Nr. 1-8		22.06.2020
		Anlage 12 – Emissionen aus dem Straßenverkehr gem. RLS-90 zum Mit-Fall – mit Verkehrslenkungsmaßnahmen im Nachtzeitraum, Tektur 1, Bl. Nr. 1-2		22.06.2020
		Anlage 13 – Ergebnis der Immissionsberechnungen – Beurteilungspegel für den Tages- und Nachtzeitraum – Verkehrslärm Ohne-Fall und Mit-Fall – mit Verkehrslenkungsmaßnahmen im Nachtzeitraum, Tektur 1, Bl. Nr. 1-8		22.06.2020
		Anlage 14 – Richtlinie über zulässige Schallemissionen von Containerkränen „DB-Richtlinie", Tektur 2, Bl. Nr. 1-9		
	2	Erschütterungstechnische Untersuchung		
		Erläuterungsblatt Erschütterungstechnische Untersuchung, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2020
		Erklärung Plan, Bl. Nr. 1		27.05.2015
		Übersichtslageplan, Zeichn.-Nr. 2.3	1:1 000	12/2014
		Erschütterungstechnische Untersuchung, Bl. Nr. 1-19		15.10.2014
		Anlage 1.1: Übersichtslageplan zum Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Bl. Nr. 1		
		Anlage 1.2: Übersicht über die Nachbarschaft (Wohnbebauung), Bl. Nr. 1		
		Anlage 1.3: Übersicht über das SBO-Gleis und die Hafengleise, Bl. Nr. 1		

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		Anlage 2.1 – 2.3: Eingangsdaten zur Prognose KV-Terminal, Berechnung für den Immissionsort Lauchhammer Str. 17, Bl. Nr. 1-3		
		Anlage 3.1 – 3.3: Eingangsdaten zur Prognose Spürbarkeit KV-Terminal u. Berechnung, Bl. Nr. 1-3		
		Anlage 4: Eingangsdaten zur Prognose Spürbarkeit KV-Terminal und Berechnung, Bl. Nr. 1		
		Anlage 5.1 – 5.3: Eingangsdaten zur Prognose der Güterzugzustellfahrten Hamburger Straße und Berechnung, Bl. Nr. 1-3		
	3	Lichtgutachten		
		Erläuterungsblatt Lichtimmissions-Untersuchung, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2020
		Erklärung Plan, Bl. Nr. 1		27.05.2015
		Übersichtslageplan, Zeichn.-Nr. 2.3	1:1 000	12/2014
		Lichtimmissions-Untersuchung, Bl. Nr. 1-17		04.11.2014
		Anlage 1.1: Übersichtslageplan zum geplanten Neubau KV-Terminal im Hafen Riesa, Bl. Nr. 1		
		Anlage 1.2: Schematische Lage-Übersicht der Immissionsorte Bl. Nr. 1		
		Anlage 2: Positionsbereich der untersuchten Leuchten, Bl. Nr. 1		
		Anlage 3: Ergebnisse Proportionalitätsfaktor und Datenanhang, Bl. Nr. 1		
		Anlage 3.1: Darstellung der max. vorhandenen und zulässigen Proportionalitätsfaktoren, Bl. Nr 1		
		Anlage 3.2: Gegenüberstellung der vorhandenen mittleren mit der maximalen Leuchtdichte und Datenanhang, Bl. Nr. 1-20		
		Anlage 4: Ergebnisse Proportionalitätsfaktor und Datenanhang – Variante		
		Anlage 4.1: Darstellung der max. vorhandenen und zulässigen Proportionalitätsfaktoren, Bl. Nr. 1		

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		Anlage 4.2: Gegenüberstellung der vorhandenen mittleren mit der maximalen Leuchtdichte und Datenanhang, Bl. Nr. 1-19		
		Anlage 5: Calcalux-Ergebnisse, Bl. Nr. 1-27		
		Anlage 6: Calcalux-Ergebnisse – Varianten, Bl. Nr. 1-27		
8	1	Verkehrsplanerisches Gutachten		
		Erläuterungsblatt Verkehrsplanerisches Gutachten, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2022
		Tektur zum verkehrsplanerischen Gutachten, Tektur 1, Bl. Nr. 1-23		05.01.2018
		Anlage 1.1: Knotenpunktzählung 2017 – Lauchhammerstr./Stahlwerkerstr., Bl. Nr. 1-8		
		Anlage 1.2: Hochrechnung der Zählergebnisse, Bl. Nr. 1-4		
		Anlage 2: Qualitätsnachweis HBS 2015 Lauchhammerstr./H.-Schönberg-Str., Bl. Nr. 1-6		
		Anlage 3: Qualitätsnachweis HBS 2015 Paul-Greifzu-Str./Uttmannstr., Bl. Nr. 1-4		
		Anlage 4: Qualitätsnachweis HBS 2015 Lauchhammerstr./Paul-Greifzu-Str., Bl. Nr. 1-3		
		Anlage 5: Qualitätsnachweis HBS 2015 Paul-Greifzu-Str./Rostocker Str., Bl. Nr. 1-4		
		Anlage 6: Qualitätsnachweis HBS 2015 – Lauchhammerstr./Stahlwerkerstr., Bl. Nr. 1-4		
		Anlage 7: Verkehrsbelastung Spitzenstunde Prognose 2030, Bl. Nr. 1		
	2	Brandschutz		
		Erläuterungsblatt Brandschutzkonzept, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2020
		Brandschutzkonzept zum Neubau KV-Terminal im Hafen Riesa, Bl. Nr. 1-44		18.12.2014
		Anhang 1: Lageplan Teil A, West, Bl. Nr. 1		
		Anhang 2: Lageplan Teil B, Ost, Bl. Nr. 1		

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
9	1	Bauwerksverzeichnis		
		Erläuterungsblatt Bauwerksverzeichnis, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2020
		Bauwerksverzeichnis, Bl. Nr. 1, 2		09.01.2015
	2	Antrag auf Erteilung eines Wasserrechts, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2020
		Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2020
	3	Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Genehmigung, Tektur 2, Bl. Nr. 1		22.06.2020
	4	Anzeige über Abwasserkanäle nach § 55 Abs. 5 SächsWG, Tektur 2, Bl. Nr. 1-2		22.06.2020
	5	Erläuterungsbericht Hydraulische Nachweise, 1. Tektur, Bl. Nr. 1-9		24.01.2018
		Anlage 1: Bewertungsverfahren nach DWA-M 153, Bl. Nr. 1		
		Anlage 2.1: Typbeschreibung Lammellenklärer Regenwasserbehandlung, Bl. Nr. 1-3		
		Anlage 2.2: Bemessung Lamellenklärer, Bl. Nr. 1-7		
		Anlage 2.3: Genehmigte Fabrikate in NRW, Bl. Nr. 1-3		
		Anlage 3.1: Nachweis Szenario 1 – Normalregen, Bl. Nr. 1-6		
		Anlage 3.2: Nachweis Szenario 2 – Starkregen, Bl. Nr. 1-5		
		1. Tektur zum Flächeneinzugsgebietsplan, Prognosezustand, Zeichn.-Nr. 2-4-1	1:500	12/2017
	6	Fachbeitrag WRRL		
		Fachbeitrag WRRL, Chemische Detailuntersuchungen Oberflächenwasserkörper Döllnitz-3, Tektur 2, Bl. Nr. 1-51 mit 3 Anhängen		20.05.2020
		Anlagen 1.1-1.7: gemessene Konzentrationen an ausgewählten Parametern an der Oberflächenwassermessstelle Döllnitz, Tektur 2, Bl. Nr. 1-7		
		Fachbeitrag WRRL, Tektur 1, Bl. Nr. 1-42		08.02.2018

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
	7	Baulärmprognose, Tektur 1		
		Schalltechnische Untersuchung zu Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft. Tektur 1, Bl. Nr. 1-20		08.02.2018
		Anlage 1: Übersichtsplan der örtlichen Gegebenheiten mit Immissionsorten Baulärm, Bl. Nr. 1	1:4 250	
		Anlagen 2.0, 2.1: Übersichtspläne der Arbeiten, Zeitblock 0 und 1, Bl. Nr. 1-2		
		Anlage 3: Emissionsansätze, Bl. Nr. 1-3		
		Anlagen 4.0-4.4: Ergebnisse der Immissionsberechnungen Zeitblöcke 0 bis 5, Bl. Nr. 1-10		
	8	Luftschadstoffuntersuchungen im öffentlichen Straßenraum mit vorhabenbedingtem Kfz-Verkehr, Tektur 1, Bl. Nr. 1-15		16.03.2018
	9	Abbruch- und Entsorgungskonzept zum Teil- bzw. Komplettrückbau von 2 Lagerhallen und Sozialtrakt		
		Untersuchung und Bewertung ausgewählter Gebäudebereiche – Abfallverwertungs-/Entsorgungskonzeption, Abbruchkonzeption, Bl. Nr. 1-61		29.05.2015
		Anlagen 1.1-1.7: Karten und Lagepläne		
		Anlage 2: Übersicht Prüfpunkt-/Probenahmeverzeichnis mit Mischprobenbildung, Bl. Nr. 1-5		
		Anlagen 3.1-3.8: Mischproben der Bausubstanzuntersuchung, Bl. Nr. 1-9		
		Anlagen 4.1-4.9: Laborprotokolle, Bl. Nr. 1-27		
		Anlage 5: Fotodokumentation Bl. Nr. 1-20		
		Anlagen 6.1-6.6: Probenahmeprotokolle, Bl. Nr. 1-11		
		Anlage 7: Bewertungsgrundlagen, Bl. Nr. 1-11		
		Anlage 8: Aufstellung Mengenabschätzungen, Bl. Nr. 1-8		
		Anhang 1: Kostenschätzung Teilrückbau Halle 1, Bl. Nr. 1-3		
		Anhang 2: Kostenschätzung Komplettrückbau Halle 2, Bl. Nr. 1-3		

Ordner	Register	Bezeichnung	Maßstab	Datum
		Bauantrag - Geprüfte Zeichnungen 1-8, Umbau/Umnutzung ehemal. Lagerhalle als Werkstatt, Tektur 2		24.07.2012
		Bauantrag – geprüfte Zeichnungen 1-7, Teilrückbau Lagerhallen, Tektur 2		20.07.2012

III Nebenbestimmungen

1 Allgemeine Nebenbestimmungen

1.1 Jede Abweichung von den planfestgestellten Planunterlagen bedarf der vorherigen Zulassung durch die Planfeststellungsbehörde, welche entscheidet, ob eine wesentliche Änderung vorliegt oder nicht. Der Planfeststellungsbehörde sind diesbezüglich rechtzeitig aussagefähige Unterlagen zu übergeben.

1.2 Soweit dieser Planfeststellungsbeschluss eine Reihe von Abstimmungserfordernissen zwischen dem Vorhabenträger und einzelnen Fachbehörden bzw. Versorgungsträgern über Details der Baudurchführung bzw. -tätigkeit enthält, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass diese Abstimmungen einvernehmlich erfolgen. Sofern im Einzelfall ein solches Einvernehmen nicht erzielbar ist, entscheidet die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eines der Beteiligten.

1.3 Baubeginn und Fertigstellung des planfestgestellten Vorhabens sind der Landesdirektion Sachsen, Referat 32, Planfeststellung, schriftlich anzuzeigen.

Mit der Fertigstellungsanzeige ist von dem Vorhabenträger zu erklären, dass dieser die mit der Planfeststellung zugelassenen Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat. Sofern einzelne Nebenbestimmungen noch nicht erfüllt wurden, ist dies anzuzeigen und zu begründen.

2 Gewässerbenutzung, Gewässerschutz

2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis für die Niederschlagswassereinleitung

2.1.1 Die örtliche Lage, der Zweck und der Umfang der Niederschlagswassereinleitung sind einzuhalten.

Es darf nur nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser in das Gewässer eingeleitet werden. Die Versickerung bzw. Einleitung von sonstigen Abwässern in Gewässer ist nicht zulässig.

2.1.2 Die wasserrechtliche Erlaubnis ist befristet bis zum **31.12.2054**.

2.1.3 Jede Änderung von Art und Umfang der Erlaubnisse für die Gewässerbenutzung bedarf der vorherigen Durchführung eines wasserrechtlichen Verfahrens.

2.1.4 Die Inbetriebnahme der neu errichteten Abwasseranlagen ist der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen mindestens zwei Wochen vorher anzuzeigen.

Mit der Anzeige zur Inbetriebnahme ist gleichzeitig die Aufhebung der vom Landratsamt Meißen erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis vom 8. Dezember 2014, Az.: 20403.0/692.2143-Niederschlagswasser-48403/2014, bei der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen zu erwirken.

2.1.5 Die Einleitung in den Vorfluter darf keine Ölschlieren und/oder Schwebstoffe aufweisen. Bei Auftreten derartiger Verunreinigungen ist die Einleitung sofort einzustellen. Die untere Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen ist in diesem Fall umgehend zu informieren.

2.1.6 Werden im Zuge der Bauausführung über das planfestgestellte Vorhaben hinaus baubedingt zusätzliche temporäre Wasserhaltungen für Grundwasser erforderlich, ist rechtzeitig vor Beginn dieser Maßnahmen eine wasserrechtliche Erlaubnis bei der zuständigen unteren Wasserbehörde einzuholen. Ggf. erforderliche Grundwasserentnahmen während der Bauzeit sind auf das erforderliche Maß zu beschränken.

2.1.7 Soll die Benutzung nach Ablauf der Befristung weiterhin ausgeübt werden, ist bis spätestens sechs Monate vor deren Ablauf ein Antrag auf Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis bei der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen zu stellen.

2.1.8 Geht die Erlaubnis für die Gewässerbenutzung mit den Anlagen oder dem Grundstück auf einen Rechtsnachfolger über, hat der bisherige Inhaber der Erlaubnis den Übergang innerhalb von drei Monaten der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen anzuzeigen.

2.2 Bau und Betrieb von Abwasseranlagen

2.2.1 Die Entwässerungsanlagen sind entsprechend den Anforderungen des § 56 SächsWG ordnungsgemäß und fachgerecht nach dem Stand der Technik zu errichten und zu unterhalten.

Eine Stilllegung/Außerbetriebnahme der Anlagen ist der zuständigen unteren Wasserbehörde anzuzeigen.

2.2.2 Baubeginn und -ende sind jeweils vorher schriftlich der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen anzuzeigen.

Der Bauherr hat für die Durchführung der Bauarbeiten einen geeigneten Unternehmer zu bestellen. Das mit der Bauoberleitung und örtlichen Bauüberwachung beauftragte Ingenieurbüro sowie der Name des Bauleiters sind schriftlich der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen mit der Baubeginnanzeige bekannt zu geben.

2.2.3 Die wasserrechtlich genehmigte bauliche Maßnahme bedarf einer wasserrechtlichen Abnahme nach § 106 WHG. Zur Abnahme ist die untere Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen mindestens zwei Wochen vorher einzuladen.

Zur Abnahme sind vorzulegen:
- Bestandspläne,
- Bedienungsanleitung,
- Standsicherheitsnachweise,
- geprüfte statische Nachweise zu den verwendeten Betonfertigteilen,
- Nachweise der verwendeten, eingebauten

Baumaterialien,
Havarieplan,
Protokolle der Abnahmen gem. § 12 VOB/B.

2.2.4 Die Funktionsfähigkeit der Abwasseranlagen einschließlich des Lamellenklärers ist durch regelmäßige Eigenkontrolle und Wartung ständig zu gewährleisten.

Der Betreiber der Anlage hat qualifiziertes Personal für die Anlage zu bestellen und den Nachweis hierfür auf Anforderung der zuständigen Wasserbehörde vorzulegen.

Der Betreiber hat ein Betriebsbuch zu führen, in das, die selbst durchgeführten Arbeiten, die Schlammabfuhr und die Ergebnisse der Eigenkontrolle einzutragen sind. Das Betriebsbuch ist unaufgefordert jährlich der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen vorzulegen.

2.2.5 Die Dichtheit der Grundstücksentwässerungsanlage und der Gleiswannen ist durch den Hersteller/Errichter der Anlagen zu bescheinigen. Die Bescheinigung ist der zuständigen unteren Wasserbehörde umgehend vorzulegen.

2.2.6 Für den Betrieb des Schieberschachtes ist eine Betriebsanweisung zu erstellen, so dass zweifelsfrei sichergestellt wird, dass im Havarie- und im Hochwasserfall kein belastetes Niederschlagswasser in das Hafenbecken eingeleitet wird.

Die Betriebsanweisung ist vor Inbetriebnahme der Abwasseranlagen der unteren Wasserbehörde vorzulegen.

2.2.7 Für den für die Regenwasserbehandlung entsprechend DWA M 153 vorgesehenen Lamellenklärer ViaTub 18 L272 der Fa. Mall Umweltsysteme ist die bauaufsichtliche Zulassung/Bemessung gegenüber der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen nachzuweisen.

2.3 Bau und Betrieb von Anlagen an, unter und über oberirdischen Gewässern

2.3.1 Spätestens sechs Wochen vor dem geplanten Baubeginn sind für das Auslaufbauwerk mit Löschwasserentnahmeanlagen der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen Standsicherheitsnachweise sowie der Prüfbericht mit Prüfergebnis eines in Sachsen anerkannten Prüfingenieurs für Standsicherheit vorzulegen.

Mit diesen Nachweisen ist ebenfalls ein Hochwasserschutzmaßnahmeplan für den Zeitraum der Bauausführung sowie ein Bauablaufplan der zuständigen unteren Wasserbehörde zu übergeben.

Mit der Bauausführung kann erst begonnen werden, wenn die geforderten Unterlagen vollständig der unteren Wasserbehörde übergeben worden sind und die schriftliche Zustimmung der unteren Wasserbehörde vorliegt.

2.3.2 Während der Bauarbeiten anfallender Aushub und Bauschutt sowie bauzeitlich anfallende Abwässer dürfen nicht in das Gewässer eingebracht werden.

Alle Arbeiten dürfen nur mit Geräten erfolgen, die keine Ölverluste aufweisen. Hydraulikanlagen sind mit biologisch abbaubarem Öl zu betreiben.

2.3.3 Werden im Zuge der Errichtung des Auslaufbauwerkes Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich, sind diese spätestens vier Wochen vorher bei der zuständigen unteren Wasserbehörde zu beantragen. Hierzu sind hinreichend konkrete Planunterlagen einzureichen (konkrete Beschreibung, Detailzeichnungen, hydraulische Nachweise).

2.3.4 Die Errichtung des Auslaufbauwerks mit Löschwasserentnahmestelle bedarf der wasserrechtlichen Abnahme nach § 106 Abs. 3 SächsWG. Zu dieser ist die untere Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen mindestens 14 Tage vorher schriftlich einzuladen.

Zur Abnahme sind vorzulegen:
VOB-Abnahmeprotokoll,
Bestandspläne,
Nachweis der verwendeten Materialien.

2.4 Retentionsraumausgleich

2.4.1 Beginn und Abschluss der Bauarbeiten zum Retentionsraumausgleich am linken Elbufer sind jeweils vorher der oberen Wasserbehörde der Landesdirektion Sachsen anzuzeigen.

2.4.2 Die im näheren Umfeld des Abtragsbereiches für den Retentionsraumausgleich befindlichen vier Hektometerpunkte und ein Höhenfestpunkt sind während der Bauarbeiten stets frei zu halten und vor Beschädigung zu schützen. Eine Überfahrung der Festpunkte mit Fahrzeugen und Überdeckung der Festpunkte mit Abraum/Baumaterialien o. ä. ist nicht zulässig.

Eine Beschädigung bzw. Zerstörung von Vermessungspunkten ist dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Dresden umgehend mitzuteilen und die Wiederherstellung zerstörter Festpunkte durch das Sachgebiet Vermessung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes zu veranlassen.

2.5 Hochwasserschutz

2.5.1 Für den Zeitraum der Bautätigkeiten auf dem Baufeld für das KV-Terminal Alter Hafen Riesa und auf der Retentionsraumausgleichsfläche ist der Hochwassermaßnahmeplan entsprechend Ordner 4, Register 2, Anlage 6 des festgestellten Plans umzusetzen.

2.5.2 Vor Inbetriebnahme des KV-Terminals ist der Hochwassermaßnahmeplan für den Hafen Riesa einschließlich dem neuen KV-Terminal im Alten Hafen unter Berücksichtigung der aktuellen Gefahrenkarte der Großen Kreisstadt Riesa zum Hochwasserschutzkonzept Nr 1 / Elbe von Strom-km 0,0 (Landesgrenze) bis Strom-km 123,8 und der Wasserwehrsatzung der Großen Kreisstadt Riesa zu erstellen und mit der LTV sowie der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen abzustimmen.

2.6 Sonstige wasserwirtschaftliche Belange

2.6.1 Betriebsstörungen oder Havarien, von denen eine Beeinträchtigung der Gewässerbeschaffenheit und/oder eine Beeinträchtigung Dritter zu besorgen ist, sind umgehend der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen anzuzeigen.

2.6.2 Während der Bauarbeiten anfallender Aushub und Bauschutt sind so zu lagern, dass ein „Abspülen" bei Starkniederschlägen in ein Gewässer bzw. auf Grundstücke Dritter ausgeschlossen wird.

2.6.3 Es ist gem. § 44 AwSV eine Betriebsanweisung zu erstellen, wo insbesondere Maßnahmen zur Unterbindung eines unkontrollierten Freisetzens von wassergefährdenden Stoffen im Havariefall festzuschreiben sind.

2.6.4 Zur Sicherstellung von beschädigten Containern mit wassergefährdenden Stoffen sind Auffangwannen vorzuhalten, so dass im Havariefall die beschädigten Container in diese Wannen abgesetzt werden können.

2.6.5 Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind gemäß § 45 AwSV durch einen Fachbetrieb zu errichten und vor Inbetriebnahme gemäß § 47 AwSV durch einen Sachverständigen zu überprüfen.

2.6.6 In begründeten Fällen, wie das Eintreten von Ereignissen, die die wesentliche Überschreitung von Gewässergüteparametern infolge der Niederschlagswassereinleitung mit der Besorgnis einer Schädigung des Gewässers zur Folge haben können, können behördliche Kontrollen auch zur Gewässergüte des betreffenden Abschnittes der Oberflächengewässer durchgeführt werden.

Die Kosten der behördlichen Überwachung gehen in diesen Fällen zu Lasten des Abwassereinleiters.

2.6.7 Ein unvorhergesehener Grundwasseranschnitt (auch schwebendes Grundwasser) ist gemäß § 49 WHG i. V. m. § 41 SächsWG unverzüglich der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen anzuzeigen. In derartigen Fällen sind ferner im Bedarfsfall umgehend geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von Erosionsschäden und ggf. auch Standsicherheitsproblemen zu ergreifen.

Hinweise:

- Bei wesentlicher Änderung der dem Antrag auf Erteilung der Wasserrechtlichen Erlaubnis zugrundeliegenden Angaben, Unterlagen und Erklärungen wird diese ungültig.

- Die Entwässerungsanlagen und deren Betrieb unterliegen gemäß §§ 100 und 101 WHG der behördlichen Überwachung durch die zuständige untere Wasserbehörde. Dazu ist deren Beauftragten Zugang zu den Benutzungsstellen und zu den Abwasseranlagen zu gewähren.

- Auf die Gefährdungshaftung nach § 89 WHG wird verwiesen.

- Weitere Auflagen und Benutzungsbedingungen können sich aus der fachlichen Überwachung ergeben und sind gemäß § 13 WHG auch nachträglich zulässig.

- Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat gemäß § 40 AwSV in der jeweils gültigen Fassung zu erfolgen. Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind gem. § 45 AwSV durch einen Fachbetrieb zu errichten und vor Inbetriebnahme durch einen Sachverständigen gem. § 47 AwSV abzunehmen.

3 Abfallentsorgung, Bodenschutz und Altlasten

3.1 Während der Bauausführung sind Einwirkungen auf den Boden auf das Mindestmaß zu beschränken. Dabei sollen insbesondere Verdichtungen, Vernässungen und sonstige nachteilige Bodenveränderungen vermieden werden.

3.2 Der während der Baumaßnahme anfallende unbelastete Bodenaushub ist vor Vernichtung zu bewahren und einer möglichst hochwertigen Verwertung zuzuführen.

Erdmaterial ist getrennt nach Bodenarten (Substratzusammensetzung) abzutragen, zwischenzulagern, auf seine Verwertungseignung zu überprüfen und einer Wiederverwendung zuzuführen. Eine Mischung verschiedener Bodenarten soll unterbleiben. Entsprechend der Eignung ist die jeweils höhere Folgenutzung vorzuziehen.

3.3 Anfallendes unbelastetes Bodenmaterial ist, soweit technisch möglich, wieder vor Ort einzubauen. Unbelasteter, nicht wieder einbaufähiger Boden ist einer anderen Verwertung zuzuführen.

Die Verwertung von überschüssigem Bodenmaterial außerhalb des Bauvorhabens bzw. der Einbau von Bodenmaterialien von einem anderen Herkunftsort ist nur zulässig, wenn diese Materialien auf mögliche Schadstoffbelastungen untersucht und als verwertungs- bzw. einbaufähig bewertet werden.

3.4 Kann Bodenaushub nicht sofort verwendet werden, ist der Boden in trapezförmigen Mieten mit einer Höhe von max. 2 m so bereitzustellen, dass Verdichtung, Erosion und Vernässung vermieden werden. Der in Mieten gelagerte Oberboden ist vor An- oder Überschüttungen mit Bodenaushub oder anderen Fremdmaterialien zu schützen, um eine vollständige Wiederverwertung zu gewährleisten. Verunreinigungen der Böden bzw. Bodenmieten mit Abfällen und Schadstoffen sind zu verhindern.

3.5 Die Flächeninanspruchnahme für die Errichtung von Baustraßen, Montageplätzen und Bodenzwischenlagern ist auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken, vorrangig sind dafür die zu bebauenden Bereiche zu nutzen. Soweit für die Errichtung zeitweiliger Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits-, Stellflächen usw. nicht auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückgegriffen werden kann, ist die Basisfläche bei Notwendigkeit mit einer Sauberkeitsschicht oder Vliesauflage zu versehen und eine – falls erforderlich – Platzbefestigung mittels Schotter, Kies, Sand o. ä. Materialien vorzunehmen.

3.6 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass baubedingte schädliche Bodenveränderungen (z. B. Verdichtungen, Erosion, Verschlämmung, Durchmischung mit Fremdstoffen) vermieden werden. Soweit eine Vermeidung im Einzelfall ausnahmsweise nicht möglich war, ist die schädliche Bodenveränderung nach Beendigung der Baumaßnahme zu beseitigen.

Nach Abschluss der Bauarbeiten ist die Baustelle vollständig zu beräumen und umgehend hinsichtlich aller bauzeitlich genutzten Flächen ein vergleichbarer Zustand herzustellen, wie er vor der Baumaßnahme bestand.

3.7 Bereits im Vorfeld der Baumaßnahme ist sicherzustellen, dass nicht vermeidbare Abfälle nach den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft vorrangig einer stofflichen oder energetischen Verwertung zugeführt werden.

Ist eine Verwertung der Abfälle nicht möglich oder aufgrund der Schadstoffgehalte nicht zulässig, sind diese ordnungsgemäß und nachweislich zu beseitigen.

3.8 Die vorgesehenen Verwertungs- und Entsorgungswege für die anfallenden Materialien, insbesondere auch für die zu erwartenden Abbruchmaterialien, sind im Zuge der weiteren Planung unter Vervollständigung/Aktualisierung des vorliegenden Abbruch- und Verwertungskonzepts dazustellen und der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde des Landratsamtes Meißen vor Baubeginn vorzulegen.

Dies umfasst auch das „Abbruch- sowie Verwertungskonzept zum Teil- bzw. Komplettrückbau von 2 Hallen und Sozialtrakt – Stand 11.12.2014", Ordner 9, Register 9, welches davor auf Aktualität zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen ist.

3.9 Der Beginn der Rückbau-, Abbrucharbeiten ist vorab dem Landratsamt Meißen, der unteren Abfallbehörde, schriftlich anzuzeigen. Die fachgerechte und ordnungsgemäße Entsorgung und Verwertung der Abfälle ist unter Einbeziehung einer ingenieurtechnischen Bauüberwachung nachzuweisen.

3.10 Nach Abschluss der Bauarbeiten ist ein Endbericht zum Nachweis der fachgerechten Abfallentsorgung und -verwertung zu erstellen und der unteren Abfallbehörde des Landratsamtes Meißen vorzulegen.

Der Abschlussbericht soll eine Übersicht (Tabelle) zur Gesamtmenge der entsorgten Abfälle nach Abfallart getrennt ausweisen; hierbei sollen aufgeführt sein:

- Zeitraum der Entsorgung
- Abfallart
- Abfallschlüssel nach Abfallverzeichnis-Verordnung (AVV)
- Nachweis-Nummer (Entsorgungsnachweis- bzw. Sammelentsorgungsnachweis-Nr.)
- Menge
- Entsorger

Die Entsorgungsnachweise sind zu untersetzen mit (lesbaren) Kopien der entsprechenden Nachweise (einschließlich Deklarationsanalysen).

Des Weiteren sind zu jeder Abfallart, unterteilt nach Entsorgungswegen, beginnend mit dem Datum der Übergabe der Abfälle, die Nummern der Begleitscheine bzw. Übernahmescheine oder Lieferscheine/Wiegescheine aufzulisten und die jeweiligen (lesbaren) Kopien dazu beizulegen.

3.11 Die in der Konzeption zum Erhalt, Rück- bzw. Neubau von Grundwassermessstellen aufgeführten baubegleitenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und Überwachung der Altstandorte (Ordner 6, Register 3) sind umzusetzen.

3.12 Alle Erd-/Gründungsarbeiten im Bereich der bekannten Altstandorte sind durch ein altlastenerfahrenes Büro bzw. einen fachlich qualifizierten Projektingenieur ingenieurtechnisch sowohl aus geotechnischer als auch aus abfall- und altlastenrelevanter Sicht zu begleiten.

Unmittelbar vor Beginn der Bauarbeiten sind die fachkundigen Personen der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde des Landratsamtes Meißen zu benennen.

3.13 Die bauausführenden Unternehmen sind darauf hinzuweisen, dass das Vorhaben Altlasten bzw. Altstandorte (hauptsächlich organische Verbindungen) tangiert und ein Anschnitt von Altlastenverdachtsflächen im Rahmen der Bauarbeiten nicht ausgeschlossen werden kann.

Die Bauarbeiten im Bereich der altlastenrelevanten Flächen sind hinsichtlich einer möglichen Freilegung von kontaminiertem Boden zu überwachen. Sollte im Bereich der Altlastenverdachtsflächen belastetes Aushubmaterial angetroffen werden, ist dieses ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Insbesondere bei Berührung oder Anschnitt von Kontaminationsherden im Zuge von Bauarbeiten sind sofort Maßnahmen zu ergreifen, die eine Gefährdung und/oder Kontaminationsverschleppung ausschließen.

Für ggf. anzutreffendes belastetes Bodenmaterial ist vor Ort eine tagwassergeschützte Bereitstellungslagerfläche einzurichten.

3.14 Werden während der Planungs- und Bauarbeiten bisher nicht bekannte schädliche Verunreinigungen oder Belastungen des Bodens festgestellt (z. B. Abfallablagerungen, Mineralöllinsen o. a.) oder treten infolge von Unfällen oder Havarien schädliche Verunreinigungen des Bodens auf, ist unverzüglich die zuständige untere Abfall- und Bodenschutzbehörde zu informieren. Die Arbeiten sind bis zur Klärung der notwendigen Maßnahmen zur Unterbindung einer Gefährdung und/oder Kontaminationsverschleppung einzustellen.

3.15 Ergeben sich während der Baumaßnahmen Hinweise auf die Mobilisierung und Verfrachtung von Schadstoffen, sind die potenziell betroffenen Grundwasserareale kontinuierlich zu überwachen, die Analysenergebnisse gutachterlich zu bewerten und die untere Abfall- und Bodenschutzbehörde des Landratsamtes Meißen umgehend darüber zu informieren.

3.16 Nach Beendigung der Bauarbeiten ist dem Kreisumweltamt des Landratsamtes Meißen ein Abschlussbericht vorzulegen.

Der Abschlussbericht hat alle Aussagen zu ggf. angetroffenen Bodenkontaminationen (Analysen, Bewertung, Lage, Menge, Verbleib, Fotos vom Anfallort etc.) zu enthalten. Auf besondere Vorkommnisse ist einzugehen.

Der Abschlussbericht ist spätestens einen Monat nach Abschluss der Bauarbeiten in einfacher Ausführung dem Kreisumweltamt zu übergeben.

3.17 Die im Bereich des planfestgestellten Vorhabens zu erhaltenden bzw. neu geplanten Messstellen sind bauzeitlich ausreichend zu sichern, an die neue Oberfläche anzugleichen und dauerhaft zugänglich zu halten.

Ist deren Erhalt im Einzelfall nicht möglich, ist ein gleichwertiger Ersatz in Abstimmung mit der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde sowie unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen zu schaffen.

3.18 Die Verfüllung von rückzubauenden Grundwassermessstellen ist gemäß den Anforderungen des Arbeitsblattes W135, Sanierung und Rückbau von Bohrungen, Grundwassermessstellen und Brunnen, unter Beachtung der geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse vor Ort auszuführen.

Das Ergebnis der Verfüllung ist in einem Protokoll zu dokumentieren (u. a. Angaben zu Art und Mächtigkeit des Verfüllbaustoffes) und der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen vorzulegen.

Hinweise:

- Für den Einsatz von Bodenmaterialien im Sinne eines Baustoffes und von Baustoffrecyclingmaterial sind die Anforderungen der ErsatzbaustoffVO zu beachten (siehe auch http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/wertstoffe/13770.htm).

- Auf die Möglichkeit der zuständigen Abfall- und Bodenschutzbehörde, zur Überwachung vorgefundener Altlasten und altlastenverdächtiger Flächen gemäß § 15 Abs. 2 BBodSchG entsprechende Anordnungen zu treffen, wird hingewiesen.

4 Immissionsschutz

4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen

4.1.1 Für den Betrieb des trimodalen KV-Terminals sind Betriebsanweisungen (Betriebshandbuch) zu erstellen. Im Betriebshandbuch sind die Handhabung der Anlage einschließlich der zuzurechnenden Verkehrsanlagen, die Betriebsabläufe und die erforderlichen Maßnahmen zu dokumentieren, insbesondere für:

- den bestimmungsgemäßen Betrieb unterteilt in Tagzeit (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr)
- Betrieb des Schieberschachtes und des Lamellenklärers einschließlich Kontrolle/Wartung und Leerung/Reinigung
- Überwachung
- Art und Umfang von Instandhaltungs-, Wartungsmaßnahmen
- Betriebssicherheit
- Betriebsstörungen
- Informations- und Aufbewahrungspflichten

Das Betriebshandbuch ist auf Verlangen dem Umweltamt des Landratsamtes Meißen vorzulegen.

4.1.2 Mit Inbetriebnahme des trimodalen KV-Terminals im „Alten Hafen" ist der Containerumschlag auf der Hafennordseite nicht mehr zulässig.

4.2 Lärmschutz nach TA Lärm

4.2.1 Der durch den bestimmungsgemäßen Betrieb der Gesamtanlage „KV-Terminal" (einschließlich des zur Anlage gehörenden Fahrverkehrs) an der nächstgelegenen schutzwürdigen Bebauung in Riesa verursachte **Teilbeurteilungspegel** darf folgende Geräuschimmissionsrichtwertanteile* nicht überschreiten:

Maßgeblicher Immissionsort Bezeichnung (IO)	Schutzwürdigkeit/Nutzung	IRW tagsüber/ nachts nach TA Lärm [dB(A)]	**Anteilige Geräuschimmissionswerte** [dB(A)]	
			Tags (6 Uhr bis 22 Uhr	Nachts (22 Uhr bis 6 Uhr)
Immissionsort 01 Kirchstr. 46	MI	60/45	50,4	40,3
Immissionsort 02 Dammweg 8	MI	60/45	54,1	44,2
Immissionsort 03 Gartenweg 6	MI	60/45	54,0	44,1
Immissionsort 04 Kirchstr. 8b/c Hinterhaus	MI	60/45	56,1	42,4
Immissionsort 04a Kirchstr. 4	MI	60/45	52,4	40,3
Immissionsort 05 Hafenstr. 1	MI	60/45	57,1	44,4
Immissionsort 06 Lauchhammerstr. 25	MI	60/45	55,0	42,9
Immissionsort 07 Lauchhammerstr. 32	MI	60/45	52,7	42,1
Immissionsort 08 Kastanienstr. 7	MI	60/45	49,1	40,7
Immissionsort 09 Lauchhammerstr. 17	WA	55/40	50,1	36,3
Immissionsort 10 Kastanienstr., Fo-Zentrum	GE	65/50	53,1	43,3
Immissionsort 11 Kastanienstr., Feuerwehr	GE	65/50	52,5	43,3
Immissionsort 12 Paul-Greifzu-Str. 3	MI	60/45	54,9	39,7
Immissionsort 12b Paul-Greifzu-Str. 1b	MI	60/45	53,9	43,7
Immissionsort 13a (IO 13 Ostfassade)	MI	60/45	58,9	31,2
Immissionsort 13 Paul-Greifzu-Str. 9	MI	60/45	58,9	31,5

Immissionsort Bezeichnung (IO)	Schutz-würdig-keit/Nut-zung	IRW tagsüber/ nachts nach TA Lärm [dB(A)]	**Anteilige Geräusch-immissionswerte** [dB(A)] Tags (6 Uhr bis 22 Uhr)	Nachts (22 Uhr bis 6 Uhr)
Immissionsort 14 Paul-Greifzu-Str. 8	GE	65/50	59,7	41,1
Immissionsort 15 Mühlweg 29	MI	60/45	42,4	29,8
Immissionsort 16 Alleestr. 12	WA	55/40	48,3	31,9
Immissionsort 17 Mühlweg 6	MI	60/45	47,7	35,7

* die festgesetzten **Geräuschimmissionsrichtwertanteile** stellen die verbindliche Vorbelastung für nachfolgende Änderungen dar

4.2.2 Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen an den maßgeblichen Immissionsorten die jeweils geltenden Immissionsrichtwerte gemäß Ziffer 6.1 TA Lärm tagsüber (zwischen 6 Uhr und 22 Uhr) um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

4.2.3 Die in den Antragsunterlagen und in der Schallimmissionsprognose vom 22.06.2020 (2. Tektur, Bericht-Nr. FC 6335-2.1, Peutz Consult GmbH) genannten Maßnahmen, Forderungen bzw. Voraussetzungen (Stand der Lärmminderungstechnik) zur Schallminimierung sind zu realisieren. Insbesondere sind, das Folgende:

4.2.3.1 Die maximal zulässige Umschlagmenge für das KV-Terminal beträgt 100 000 TEU/Jahr.

4.2.3.2 Im Nachtzeitraum (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) ist der Betrieb nur eines Container-Portalkrans und nur die Verwendung eines optischen Warnsignals zulässig.

4.2.3.3 Der Betrieb der Bremsprobenanlage und die Leercontainer-Transporte mit Reachstacker (Greifstapler) sind nur tags von 6 Uhr bis 22 Uhr zulässig.

4.2.3.4 Im Nachtzeitraum (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) sind Bahntransporte auf SBO-Gleisen nicht zulässig.

4.2.3.5 Im Nachtzeitraum (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) sind Containerumschläge Schiff nicht zulässig.

4.2.3.6 Der Kranarbeitsbereich nachts (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) ist auf den 250 m-Bereich, ca. 70 m vom Westende bis ca. 90 m zum Ostende, zu beschränken.

4.2.3.7 Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass im Nachtzeitraum (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) der LKW-Fahrweg entsprechend der Anlage 2.2 der Schallimmissionsprognose, insbesondere der Weg an der Lärmschutzwand optimiert, vorbeigeführt wird.

4.2.3.8 Die Summe der Ein- und Ausfahrten mittels LKW ist jeweils auf insgesamt 4 pro Nachtstunde (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) zu begrenzen.

Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass in der lautesten Nachtstunde im Nachtzeitraum maximal 2 LKW ein- und ausfahren, be- und entladen werden und maximal 10 Kranbewegungen stattfinden.

4.2.3.9 Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass im Nachtzeitraum (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) keine Kühlcontainer betrieben werden.

4.2.3.10 Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass die Ein- und Ausfahrt der LKW im Nachtzeitraum (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) nur östlich in Richtung Paul-Greifzu-Str. 4 stattfinden kann.

4.2.3.11 Die Portalkräne sind schalltechnisch so zu optimieren bzw. mit den Eigenschaften zu errichten, dass die in Tabelle 3.6 der Schallimmissionsprognose vom 22.06.2020 (Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – 2. Tektur, Bericht Nr. FC 6335-2.1, PEUTZ Consult GmbH) genannten maximal zulässigen Emissionspegel sicher eingehalten werden.

4.2.3.12 Im Tageszeitraum (zwischen 6 Uhr und 22 Uhr) ist nur zulässig, dass das Warnsignal für die Bewegung der Portalkräne nur mittels Multifrequenzwarner (Rauschen) erfolgt.

4.2.3.13 Der maximal zulässige Schallleistungspegel des Katzfahrwerkes und des Hubwerkes von 95 dB(A) insgesamt ist einzuhalten.

4.2.3.14 Die Schallschutzwand in Höhe von 8 m und auf mindestens 125 m Länge ist nach der Schallimmissionsprognose vom 22.06.2020 (Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – 2. Tektur, Bericht Nr. FC 6335-2.1, PEUTZ Consult GmbH) am südlichen LKW-Fahrweg zu errichten. Folgende konkrete Anforderungen muss die Schallschutzwand erfüllen:

- Schalldämmung DLR ≥ 24 dB
- Schallabsorption DLa: 4-7 (beidseitig absorbierend)
- Höhe h ≥ 8 m über dem Fahrweg der LKW
- Länge l ≥ 125 m

4.2.4 Die Bremsprobenanlage ist soweit wie möglich in einem separaten Gebäude bzw. einer Einhausung unterzubringen. Die Einhausung ist schalltechnisch so zu gestalten bzw. mit den Eigenschaften zu errichten, dass das unter Kapitel 6.6 des Schalltechnischen Gutachtens der TBL Dresden GbR vom 04.11.2014 (Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Bericht Nr. 024/14) abgeleitete erforderliche Schalldämmmaß für Dach und Wände der Einhausung erreicht wird.

4.2.5 Für den Tagzeitraum (zwischen 6 Uhr und 22 Uhr) ist der LKW-Fahrverkehr für das KV-Terminal über die Knotenpunktzufahrt am KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. über die Uttmannstraße zu führen.

4.2.6 Für die Lenkung des terminalbezogenen LKW-Verkehrs ist mit Inbetriebnahme des KV-Terminals zur Entlastung der Lauchhammer Straße ein passives Leitsystem entsprechend dem erarbeiteten Verkehrsgutachten (Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Tektur zum Verkehrsplanerische Gutachten vom 05.01.2018) einzusetzen.

4.2.7 Frühestens drei und spätestens zwölf Monate nach Inbetriebnahme der Anlage ist durch Messungen einer nach §§ 26, 29b BImSchG bekannt gegebenen Messstelle nachzuweisen, dass an den maßgeblichen Immissionsorten die unter Nebenbestimmung Nr. 4.2.1 festgesetzten Immissionswerte nicht überschritten werden. Können die Immissionswerte aufgrund von Fremd- oder Störgeräuschen nicht zuverlässig durch Immissionsmessungen ermittelt werden, ist von den gemessenen Emissionen ausgehend die Schallimmission zu berechnen oder durch Messung an einem Ersatzstandort und anschließende Bezugsrechnung auf den eigentlichen Immissionsort die Einhaltung des Immissionswertes nachzuweisen.

Die Abnahmemessungen dürfen nicht von demjenigen Messinstitut durchgeführt werden, welches in gleicher Sache im Rahmen der Antragstellung beratend bzw. gutachterlich tätig war.

4.2.8 Einzelheiten zur Messung sind mit der unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Meißen (Kreisumweltamt) und dem beauftragten Messinstitut abzustimmen. Die untere Immissionsschutzbehörde ist über den beabsichtigten Messtermin mindestens 14 Tage zuvor zu unterrichten.

4.2.9 Die Messergebnisse sind der unteren Immissionsschutzbehörde unverzüglich bzw. spätestens 14 Tage nach Erhalt zu übersenden.

4.2.10 Im Fall eines Entfalls der sog. „Fritzsche-Hallen" oder des Gebäudes „Lauchhammerstr. 38" (ehemalige Kinderkrippe) infolge altersbedingtem Abgang bzw. Rückbau hat die Vorhabenträgerin parallel dazu eine schallabschirmende Anlage zu errichten, die mindestens dieselben schallmindernden Wirkungen wie diese Baukörper aufweist.

4.2.11 Auf der Grundlage der gutachterlichen Ermittlung der vorhabenbedingten Schallimmissionen für die An- und Abfahrverkehre auf öffentlichen Verkehrsflächen wird gegenüber den Eigentümern der Anwesen Paul-Greifzu-Str. 9 (IP 08), Uttmannstr. 3 (IP 10) und Uttmannstr. 5 (IP 12) ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach festgestellt (IP = Immissionspunkte im Rahmen der Ermittlung der vorhabeninduzierten Schallimmissionen für die An- und Abfahrverkehre, Kapitel 5.4 der Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020 – PEUTZ Consult GmbH, Bericht Nr. FC 6335-2.1).

Diese haben gegen den Vorhabenträger dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch notwendige Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden, sowie in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle.

Der Anspruch beschränkt sich auf die in der „Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens zum Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen" der Peutz Consult GmbH vom 22.06.2020 (Ordner 7, Register 1) ausgewiesen Gebäudeseiten und Stockwerke der Anwesen Paul-Greifzu-Str. 9, Uttmannstr. 3 und Uttmannstr. 5, für die eine Überschreitung des maßgeblichen Beurteilungspegels der 16. BImSchV infolge der hier ermittelten vorhabeninduzierten Schallimmissionen für die An- und Abfahrverkehre ermittelt worden ist.

4.2.12 Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen richten sich nach der 24. BImSchV. Im Falle der Gewährung von passiven Lärmschutzmaßnahmen sind bauphysikalische Prüfungen und Berechnungen zur Ermittlung der erforderlichen Schallschutzklassen und sonstigen notwendigen Schallschutzmaßnahmen durch ein anerkanntes Ingenieurbüro nach dem gültigen Regelwerk durchzuführen. Die Betroffenen sind von der Vorhabenträgerin nach Abschluss und Auswertung der Prüfungen schriftlich über deren Ergebnisse und ggf. über ihren Anspruch auf die Erstattung von Schalldämmmaßnahmen zu informieren.

4.2.13 Die Einzelheiten sind vor der Durchführung der entsprechenden Änderungen an Fenstern/Lüftungseinrichtungen zwischen der Vorhabenträgerin und den Eigentümern außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

4.2.14 Die Schallschutzmaßnahmen sind so früh wie möglich durchzuführen und begründete Anträge auf Erstattung der für die passiven Schutzmaßnahmen entstandenen Aufwendungen vorrangig zu bearbeiten.

4.3 Baulärm

4.3.1 Beim Betrieb der Baumaschinen, -fahrzeuge und -geräte sind die in der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung unter § 7 aufgeführten Regelungen zum Betrieb von Geräten und Maschinen unter Beachtung der jeweiligen Gebietseinstufung sowie die Vorschriften des SächsSFG, insbesondere § 4 Abs. 2, einzuhalten.

4.3.2 Die betroffenen Anwohner sind vor Beginn der Bauarbeiten in geeigneter Weise über die geplanten Maßnahmen zu informieren. Mit dieser Information sind erreichbare Ansprechpartner des Bauunternehmens anzugeben.

4.3.3 Während der Bauphase sind die Immissionsrichtwerte 3.1.1 und 3.1.3 der AVV Baulärm unter Beachtung der jeweiligen Gebietseinstufung einzuhalten. Deshalb soll die Baustelle so eingerichtet und betrieben werden, dass

- Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (insbesondere durch Einsatz geräuscharmer Bauverfahren und geräuscharmer Baumaschinen),

- Vorkehrungen getroffen werden, die die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß beschränken (z. B. Abschirmung, Anlageneinhausung).

4.3.4 In der Zeit von 20 Uhr bis 7 Uhr sollen keine Bauarbeiten ausgeführt werden, die mit erheblichen Lärmemissionen in der Nähe von Wohnhäusern verbunden sind.

4.4 Luftreinhaltung

4.4.1 Luftverunreinigungen sind durch emissionsvermindernde Maßnahmen zu vermeiden. Die bei der Baumaßnahme entstehenden Staubemissionen sind, insbesondere im Bereich der anliegenden Wohnbebauung, durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen, z. B. durch Container- und Fahrzeugabdeckung, Umhüllung von Übergabe- und Abwurfstellen, geringere Abwurfhöhen, Befeuchten staubender Materialien und – besonders bei anhaltender Trockenheit – durch Befeuchten und Reinigen der Arbeitsflächen und Fahrzeuge.

4.5 Erschütterungen

4.5.1 Beim Betrieb des Terminals sind die Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkung auf Menschen in Gebäuden) einzuhalten.

4.6 Lichtimmissionen

4.6.1 Die Immissionsrichtwerte für die Beleuchtungsstärke E_F und die Blendung (Proportionalitätsfaktor k) der LAI-Hinweise sind einzuhalten.

4.6.2 Die drei westlich angebrachten Scheinwerfer am Mast mit der Kennzeichnung A (siehe Anlage 2 der Lichtimmissionsprognose vom 04.11.2014, Bericht-Nr. FA 6335-2.1, PEUTZ Consult GmbH) sind mit einer positiven Gehäuseneigung von 5° einzustellen.

4.6.3 Die drei südlich angebrachten Scheinwerfer am Mast mit der Kennzeichnung B (siehe Anlage 2 der Lichtimmissionsprognose vom 04.11.2014, Bericht-Nr. FA 6335-2.1, PEUTZ Consult GmbH) sind mit einer negativen Gehäuseneigung von 3° einzustellen.

4.6.4 Die Beleuchtungsanlagen sind so zu planen und auszuführen, dass mit diesen auch operativ flexibilisierte Schaltzeiten umgesetzt werden können.

4.6.5 Es sind Beleuchtungsanlagen mit vollständig gekapselten Gehäusen unter Abschirmung nach oben einzusetzen.

Zur Minimierung des Anlockeffektes insbesondere für Insekten sind geeignete Leuchtdioden mit warmweißer Farbtemperatur zu verwenden.

4.6.6 Falls andere Leuchten-/Lampentypen eingesetzt werden als in der Lichtimmissionsprognose vom 04.11.2014 (Bericht-Nr. FA 6335-2.1, PEUTZ Consult GmbH) angesetzt worden sind, so ist unverzüglich eine erneute Lichtimmissionsprognose mit dem Nachweis der Einhaltung der relevanten Lichtwerte durchzuführen. Diese ist sofort nach Vorliegen der unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Meißen zuzuleiten.

5 Eisenbahnrechtliche Belange

5.1 Im Anschluss an die Planfeststellung ist das Zustimmungs- und Genehmigungsverfahren gemäß §§ 5 ff. der BOA bei der Landeseisenbahnaufsicht Sachsen durchzuführen. Dies umfasst auch das bahnbetriebliche Verfahren bei der gleisgebundenen Zustellung und Abholung.

5.2 Im Zuge des Zustimmungserfahrens gemäß § 5 der BOA ist die Anordnung der gleisseitigen Schutz- und Führungseinrichtungen unter der Hafenbrücke zu detaillieren. Dies betrifft insbesondere den Bereich der geplanten Weiche T1.

Weiterhin ist im Rahmen des Zustimmungsverfahrens eine Detailplanung für die Errichtung einer Weiche im Bereich FAA (Gashochdruckleitung der Stadtwerke Riesa GmbH) einzureichen.

5.3 Das Schotterbett soll grundsätzlich mit einer Bettungsstärke von 30 cm errichtet werden. Für die Gleisabschnitte, bei denen eine Bettungsstärke von 20 cm vorgesehen ist, ist entsprechend den Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen ein tragfähiger, nichtbindiger Unterbau nachzuweisen.

Die endgültige Bettungsstärke ist im Genehmigungsverfahren nach §§ 5 ff. der BOA festzulegen.

5.4 Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Bemessung der Halbmesser der Bögen in der Gleisharfe des Terminals nochmals zu überprüfen und ggf. zu optimieren.

Sofern aus technischen und ökonomischen Gründen in bestimmten Fällen eine Ausbildung der Bogenhalbmesser mit mindestens 180 m nicht möglich sein sollte, sind hierfür im Zuge des Zustimmungsverfahrens gemäß § 5 BOA die entsprechenden Nachweise vorzulegen.

5.5 Sofern die Zu-/Abfuhr der Rangierfahrten von bzw. nach dem Rangierbahnhof Riesa vorhabenbedingt zeitweilig eingeschränkt werden muss, sind diese Einschränkungen rechtzeitig vor deren Beginn mit den jeweiligen betrieblichen bzw. technologischen Auswirkungen den bedienenden Eisenbahnverkehrskunden und der DB Netz AG, Niederlassung Südost (zuständiger Kundenbetreuer), zur Information anzuzeigen.

5.6 Mit Inbetriebnahme des KV-Terminals ist zu gewährleisten, dass alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Anschluss Riesa Hafen bedienen, davon in Kenntnis gesetzt sind, dass Rangierfahrten in Bezug auf das Hafengelände innerhalb des Nachtzeitraums nicht zulässig sind.

6 Natur- und Landschaftsschutz

6.1 Sofern sich aus den folgenden Nebenbestimmungen nichts Anderes ergibt, sind die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen, wie textlich beschrieben und in den Lageplänen der landschaftspflegerischen Maßnahmen dargestellt, vollständig umzusetzen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Dies schließt auch eine sachgerechte Pflege ein.

6.2 Der Baubeginn und die voraussichtliche Dauer der Bauarbeiten sind der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Meißen unter Angabe der bauausführenden Unternehmen und des Bauleiters (einschließlich Telefonnummer) anzuzeigen.

6.3 Für das gesamte Vorhaben ist eine Ökologische Baubegleitung unter Einsatz von Fachspezialisten, hier Ornithologen, Herpetologen und Fledermausexperten, einzusetzen.

Die mit der Ökologischen Baubegleitung beauftragte qualifizierte Fachfirma ist vor dem Einsatzbeginn der zuständigen Naturschutzbehörde des Landratsamtes Meißen mitzuteilen. Dem Fachpersonal für die Ökologische Baubegleitung ist eine Weisungsbefugnis für alle artenschutzrechtlichen Maßnahmen zu erteilen.

6.4 Die untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Meißen ist zur Bauanlaufberatung und Einweisung der „Ökologischen Baubegleitung" einzuladen.

6.5 Die Ausführung der Ausgleichs-, Ersatz- und Vermeidungsmaßnahmen ist vor deren Beginn der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Meißen schriftlich anzuzeigen.

Über die abschnittsweise Umsetzung der Ausgleichs-, Ersatz- und Vermeidungsmaßnahmen (z. B. Schaffung von Ersatzhabitaten, Gebäudeabriss, Gehölzfällungen, Baufeldfreimachung, Errichtung von Leiteinrichtungen,) sind maßnahmebezogene Ergebnisberichte in digitaler Form an die untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Meißen zu senden.

6.6 Für die Dauer der Bauzeit ist ergänzend zu den geplanten landschaftspflegerischen bzw. artenschutzfachlichen Maßnahmen von der Ökologischen Baubegleitung die Errichtung bzw. Vorhaltung temporärer mobiler Reptilienschutzeinrichtungen zu prüfen und bei Bedarf von der Vorhabenträgerin umzusetzen. Alle notwendigen Maßnahmen zum Absammeln/Umsetzen sind zu realisieren.

Die Funktionalität der bauzeitlichen Leiteinrichtungen für Reptilien ist durch die Ökologische Baubegleitung von deren Errichtung an über die Dauer der Installation aktivitätsabhängig zu kontrollieren und ggf. anzupassen. Notwendige Anpassungen sind zu dokumentieren.

6.7 Die Gehölzfällungen sind von einem Artenschutz-Gutachter zu begleiten. Sollten Tiere festgestellt werden, ist die untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Meißen umgehend zu informieren. Ggf. festgestellte Tiere sind sachgemäß sicherzustellen, ggf. in einem geeigneten Zwischenquartier zu halten und soweit wie möglich, vor Ort wieder zu entlassen. Anzahl, Arten sowie der Unterbringungsort der sichergestellten Tiere sind der zuständigen unteren Naturschutzbehörde unverzüglich mitzuteilen.

6.8 Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Biotopbestände sind auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken. Hierzu ist ebenfalls das Baufeld durch geeignete Maßnahmen (z. B. Bauzäune) zum Schutz der Umgebung vor Befahrung oder Ablagerung eindeutig abzugrenzen.

6.9 Bei der zeitlichen Planung der Bauausführung ist zu beachten, dass nach § 39 Abs. 5 Nr. 2 und 3 BNatSchG in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September die Rodung und Zerstörung von Gebüschen, Hecken, Bäumen, Röhrichtbeständen und ähnlichem Bewuchs verboten ist.

In begründeten Ausnahmefällen kann die zuständige untere Naturschutzbehörde nach Maßgabe des § 67 BNatSchG über eine Zulassung innerhalb des Zeitraumes entscheiden.

6.10 Kompensationsmaßnahmen sind grundsätzlich zeitgleich mit den Bauarbeiten, die CEF-Maßnahmen Artenschutz vor Beginn der Baufeldfreimachung für das KV-Terminal vorzunehmen.

6.11 Die vorhandenen Blühbrachenflächen auf dem Hafengelände sind soweit wie möglich zu erhalten bzw. wenn möglich, neu anzulegen. Die Mahd der Blühbrachen hat so spät wie möglich, nicht vor dem 30.06, zu erfolgen.

6.12 Die gesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in das Kompensationsflächenkataster Naturschutz einzutragen. Konkrete Auskünfte dazu sind bei der zuständigen unteren Naturschutzbehörde einzuholen.

6.13 Die angelegten Pflanzungen sind vom Vorhabenträger rechtzeitig und sachgerecht nachzubessern, zu schützen und zu pflegen, bis sie endgültig (dauerhaft) gesichert sind. Dies schließt Nachbesserungen bei Pflanzausfällen ein.

Soweit für die geplanten Gehölzpflanzungen keine Zeiträume für die Entwicklungspflege vorgesehen sind, gilt hierfür ein Zeitraum von mindestens drei Jahren.

6.14 Für die Dauer der Unterhaltungspflege der landschaftspflegerischen Begleitplanung gelten die empfohlenen Pflegezeiten entsprechend dem landschaftspflegerischen Begleitplan. Sind dort keine Regelungen enthalten, ist die Unterhaltungspflege grundsätzlich für den Zeitraum, in dem die erforderliche Funktion der Kompensationsmaßnahmen dies gebietet, auszuführen.

6.15 Zum Zweck der Überprüfung der Umsetzung der Landschaftspflegerischen Maßnahmen ist nach der Herstellung aller Kompensationsmaßnahmen unter Beteiligung der zuständigen unteren Naturschutzbehörde eine Ortsbegehung durchzuführen. Es ist ein Begehungsprotokoll zu erstellen, in dem der Umsetzungsgrad der Maßnahmen aufgenommen wird. Eine Kopie des Begehungsprotokolls ist der zuständigen unteren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde auszuhändigen.

Im Ergebnis der Ortsbegehung erkannte Mängel sind umgehend zu beseitigen, die vollständige Umsetzung ist der zuständigen unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen.

6.16 Nach Ablauf der Entwicklungspflege ist die Wirksamkeit aller landschaftspflegerischer Maßnahmen von einem fachkundigen Planungsbüro kontrollieren zu lassen (Entwicklungskontrolle). Der zuständigen unteren Naturschutzbehörde ist die Gelegenheit zu geben, als fachlicher Berater teilzunehmen. Ihr ist zeitnah ein Protokoll über das Ergebnis der Kontrolle zu übergeben.

6.17 Ist absehbar, dass naturschutzrechtliche Nebenbestimmungen nicht termingemäß umgesetzt werden können, ist dies der Planfeststellungsbehörde unter Benennung der Ursachen und des voraussichtlichen neuen Realisierungstermins umgehend nach dem Bekanntwerden mitzuteilen.

6.18 Sollten die vorgesehenen Funktionen der planfestgestellten Maßnahmen nach Einschätzung der zuständigen unteren Naturschutzbehörde nicht oder nicht vollständig erreicht worden sein, hat der Vorhabenträger dies umgehend der Planfeststellungsbehörde schriftlich anzuzeigen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich für diesen Fall vor, ergänzende Regelungen zum Schutz von Natur und Landschaft zu treffen.

6.19 Werden Änderungen bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich, sind diese der Planfeststellungsbehörde mit Bekanntwerden umgehend anzuzeigen. In diesen Fällen bleiben weitergehende Entscheidungen über Maßnahmen

zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft im Rahmen eines Änderungs- oder Ergänzungsbeschlusses vorbehalten.

7 Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz

7.1 Werden im Zuge der geplanten Maßnahmen zeitweilig Vollsperrungen von Straßen und Wegen, einschließlich der bestehenden Feuerwehrzufahrten zum Hafengelände, erforderlich, sind die Umleitungen eindeutig auszuschildern.

Die Stadtverwaltung Riesa ist darüber – auch zur Information ihrer Feuerwehren – rechtzeitig vorher schriftlich in Kenntnis zu setzen.

7.2 Löschwasserentnahmestellen und deren Zufahrtswege, Flächen für die Feuerwehr und Zufahrten zu den Vorhabenbereichen sind für den Gefahrenfall für Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes freizuhalten.

7.3 Zur Bekämpfung von Entstehungsbränden sind ausreichend geeignete und einsatzbereite Handfeuerlöscher vorzuhalten.

7.4 Es ist sicherzustellen, dass im Gefahrenfall eine sofortige Meldung an die zuständige Stelle erfolgen kann. Dafür hat mindestens ein Funktelefon an der jeweiligen Arbeitsstelle zur Verfügung zu stehen. Die Notrufnummern sind den Beschäftigten vor Ort bekannt zu geben.

7.5 Bei einer Gefahrensituation während der Arbeitszeit ist nach Möglichkeit zu gewährleisten, dass eine kundige Person die Einsatzkräfte der Feuerwehr und des Rettungsdienstes vor Ort empfängt und einweist sowie auf bestehende Gefahren hinweist.

7.6 Sollten baubedingt Beeinträchtigungen der öffentlichen Sicherheit eintreten, z. B. Störung bei der Sirenenalarmierung infolge notwendiger Netzabschaltungen oder Unterbrechung der Löschwasserversorgung über Hydranten infolge einer Abschieberung der Trinkwasserleitung, sind diese vorher mit der Stadtverwaltung Riesa abzustimmen.

7.7 Die beauftragten Bauunternehmen sind über die notwendigen Verhaltensanforderungen und Sicherheitsvorkehrungen zu belehren.

7.8 Abstimmungen zum abwehrenden Brandschutz im Territorium vor und während der Baumaßnahme sind mit dem zuständigen Ortswehrleiter bzw. dem Gemeindewehrleiter vor Ort aktenkundig zu führen.

7.9 Werden bei den Tiefbauarbeiten Trinkwasserversorgungsleitungen tangiert, sind darüber Wasserversorgung Riesa/Großenhain GmbH und die Stadtverwaltung Riesa zu informieren.

8 Anlagen der Ver- und Entsorgung

8.1 Die von den Versorgungsunternehmen vorbehaltenen Bedingungen sind – soweit technisch möglich – zu erfüllen. Kostenregelungen über die Verlegung von Versorgungsleitungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Die betroffenen Versorgungsunternehmen sind vom Baubeginn rechtzeitig entsprechend deren Anforderungen zu unterrichten, ebenfalls sind die jeweils erforderlichen Anträge und Pläne einzureichen.

8.2 Soweit Verlegungen von Versorgungsleitungen erforderlich werden, sind diese nach vorheriger Abstimmung mit den betroffenen Versorgungsunternehmen (besonders zu Umfang und Zeitraum) durchzuführen bzw. durchführen zu lassen. Soweit eine Verlegung nicht in Betracht kommt, sind die von den Versorgungsunternehmen geforderten Abstände einzuhalten. Bei der Ausführungsplanung ist eine Minimierung der Betroffenheit bzw. der Konfliktpunkte anzustreben.

Sollten während der Baumaßnahme Ver- oder Entsorgungsleitungen beschädigt werden, ist das zuständige Versorgungsunternehmen umgehend darüber zu unterrichten.

8.3 Die Anlagenbestände der Stadtwerke Riesa GmbH im Baubereich sind zu beachten und vor Beschädigung zu schützen

Vor Beginn der Baumaßnahme ist eine Bestandsauskunft für Erdarbeiten einzuholen.

Vor Baubeginn ist eine Vor-Ort-Einweisung mit der Stadtwerke Riesa GmbH durchzuführen.

8.4 Eine Überbauung des Gas-Hausanschlusses vom Objekt Paul-Greifzu-Str. 8 ist nicht zulässig. Eine Mindestüberdeckung der Anschlussleitung von 1 m ist zu gewährleisten.

8.5 Die Stromleitungen der Stadtwerke Riesa GmbH im Bereich der Ein- und Ausfahrten sind mittels Schutzrohr zu sichern.

8.6 Eine beabsichtigte Leistungserhöhung (elektrische Leistung) ist bei der Stadtwerke Riesa GmbH rechtzeitig in schriftlicher Form anzuzeigen.

8.7 Im Bereich des geplanten Geländeabtrages am linken Ufer der Elbe (Retentionsraumausgleich) ist eine Mindestüberdeckung von 1 m über der vorhandenen Gasleitung der Stadtwerke Riesa GmbH einzuhalten.

Kann dies nicht gewährleistet werden, ist eine Umverlegung bzw. Tieferlegung der Leitung erforderlich.

8.8 Die weitergehenden Planungen für den Geländeabtrag bzw. die Umsetzung der Maßnahme zum Retentionsraumausgleich am linken Elbufer sind im Zusammenhang mit der in dem Bereich vorhandenen Mittelspannungs- und Fernwärmetrasse jeweils mit der Stadtwerke Riesa GmbH abzustimmen.

8.9 Im Schutzstreifen der Leitungen der Stadtwerke Riesa GmbH ist eine Bepflanzung bzw. Überbauung nicht zulässig.

8.10 Eingriffe in das bestehende Trinkwassernetz sind rechtzeitig vorher mit der Wasserversorgung Riesa/Großenhain GmbH abzustimmen. Trinkwasserversorgungsanlagen dürfen weder beschädigt, noch in ihrer Funktion beeinträchtigt werden.

8.11 Die Bauausführenden haben sich über die zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom zu informieren. Planauskünfte sind jederzeit im Rahmen eines Nutzungsvertrages über die Internetanwendung „Trassenauskunft Kabel“ unter <https//trassenauskunft-kabel.telekom.de> einzuholen.

8.12 Vorhandene in Funktion befindliche Telekommunikationslinien sind nicht zu beschädigen.

Bei Realisierung einer Erweiterung des Telekommunikationsnetzes im Zuge des geplanten Vorhabens ist der Beginn und der Ablauf der Baumaßnahmen so früh wie möglich, aber mindestens vier Monate vor Baubeginn, der Telekom schriftlich anzuzeigen.

8.13 Soweit Altanlagen (Telekommunikationslinien) der Telekom von der Maßnahme betroffen sind, können die im unterirdischen Bauraum vorhandenen Versorgungsleitungen in Abstimmung mit der Telekom bei Erfordernis zurückgebaut werden.

8.14 Vorhandene, in Betrieb befindliche Telekommunikationslinien der Telekom dürfen nicht überbaut werden und müssen jederzeit zugänglich bleiben.

Bei der Unterbringung von Leitungen und Anlagen sind zu den vorhandenen Telekommunikationslinien folgende Mindestabstände einzuhalten:

- Trinkwasser/Abwasser, Gas = ca. 50 cm
- Strom = ca. 30 cm und

bei Kreuzungen einen Mindestabstand von 20 cm.

9 Geologie / natürliche Radioaktivität

9.1 Die Gründungstechnischen Schlussfolgerungen des „Baugrundergänzungsgutachtens und komplexen Zusammenfassung aller bislang am vorgesehenen Baustandort aus geotechnischer Sicht ausgeführten Untersuchungen und dgl." vom 7. März 2018 (Ordner 6, Register 2 der Planunterlagen) sind bei Planung und Bauausführung des Vorhabens zu beachten.

9.2 In die Ausführungsplanung sind Längsschnitte entlang der beiden Kranbahnachsen aufzunehmen, in denen alle Baugrundinformationen, der vorhandene Bestand, die geplante Gründung sowie alle weiteren bedeutsamen bautechnischen Angaben detailliert dargestellt werden.

9.3 Die Erd- bzw. Gründungsarbeiten im Bereich des neuen KV-Terminals sind durch einen erfahrenen Objektgeologen bzw. fachlich qualifizierten und erfahrenen Projektingenieur sowohl aus geotechnischer, als auch aus abfall- und altlastenrelevanter Sicht zu begleiten.

9.4 Für das Bauvorhaben, mindestens jedoch für die gesamte Portalkrananlage, ist durch einen Sachverständigen für Geotechnik ein Geotechnischer Bericht, der Bestandteil des Geotechnischen Entwurfsberichtes nach Eurocode (EC) 7-1 ist, zu erstellen. In diesem müssen Standsicherheits- und Gebrauchstauglichkeitsnachweise enthalten sein, die im Zuge der Geotechnischen Planung erbracht werden.

9.5 Durch einen Prüfsachverständigen für Erd- und Grundbau ist die Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben über den Baugrund hinsichtlich Stoffbestand, Struktur und geologischer Einflüsse, dessen Tragfähigkeit und die getroffenen Annahmen zur Gründung oder Einbettung der baulichen Anlage zu bescheinigen.

9.6 Im Rahmen der weiteren Planungen sollen die fachlichen Hinweise des LfULG zum vorsorgenden Radonschutz beachtet werden.

Im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung von Gebäuden mit Aufenthaltsräumen oder Arbeitsplätzen sind geeignete Maßnahmen zu treffen, die den Zutritt von Radon aus dem Baugrund verhindern oder erheblich erschweren. Diese Pflicht gilt als erfüllt, wenn die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik erforderlichen Maßnahmen zum Feuchteschutz eingehalten werden.

10 Hochwasserschutzanlagen der LTV in Riesa-Gröba

10.1 Baubeginn und Bauende sind dem Betrieb Oberes Elbtal der LTV jeweils zwei Wochen vorher schriftlich anzuzeigen.

Während der Bauausführung (einschließlich der Gehölzpflanzungen) ist die zuständige Flussmeisterei Riesa (Frau Hartung, Tel. 03525 680313) jeweils vorab über die Bauberatungstermine zu informieren.

10.2 Die Baustelle ist so zu betreiben, dass Gewässerverschmutzungen ausgeschlossen sind.

Für den Fall des Eintrages von Schadstoffen in das Gewässer ist ein Havarieplan aufzustellen, nach dem neben den zuständigen Behörden und Unterlieger auch der Betreiber der Hochwasserschutzanlagen zu informieren ist.

10.3 Im Bereich der Rückverankerung der Stahlspundwand der Hochwasserschutzanlage „Deich Kirchstraße / Hafen bis einschließlich Kläranlage Riesa“ auf der Nordseite des Alten Hafen sind Gehölzpflanzungen nicht zulässig und damit auszuschließen.

10.4 In die Ausführungsplanung ist als Grundlage für die Erarbeitung des Pflanzplans der tatsächliche Bestand an Gehölzen aufzunehmen.

10.5 Beginn und Ende der Pflanzarbeiten sind dem Betrieb Oberes Elbtal der LTV jeweils zwei Wochen vorher schriftlich anzuzeigen.

10.6 Die Anpflanzungen müssen so gesichert, gepflegt und unterhalten werden, dass der Zustand und die Unterhaltung der Hochwasserschutzanlage nicht beeinträchtigt werden.

10.7 Das neue KV-Terminal ist als Anlage am Gewässer gem. § 36 WHG und § 27 SächsWG so zu errichten, zu sichern, zu unterhalten und zu betreiben, dass der bauliche Zustand und die Unterhaltung der Hochwasserschutzanlagen der LTV sowie die Wirksamkeit des von der LTV errichteten Trittsteinbiotops für Biber und Fischotter im Bereich des Hafens Riesa nicht beeinträchtigt werden.

10.8 Schäden, die durch die Baumaßnahme an den Hochwasserschutzanlagen M 111, M 112, M 114 und am Trittsteinbiotop für Biber und Fischotter auftreten, sind der Flussmeisterei Riesa des Betriebs Oberes Elbtal der LTV umgehend nach Bekanntwerden anzuzeigen und fachgerecht durch den Verursacher auf eigene Kosten zu beseitigen.

Dazu ist vor Beginn und nach Abschluss der Baumaßnahme eine Begehung mit der zuständigen Flussmeisterei Riesa durchzuführen und der Gewässerzustand zu dokumentieren.

Vorhabenbedingte Schäden an den Hochwasserschutzanlagen sind unverzüglich vom Verursacher in Abstimmung mit der LTV zu beheben.

10.9 Für den Fall des Eintrags von Schadstoffen in das Gewässer ist ein Havarieplan aufzustellen, nachdem neben den zuständigen Behörden und Unterliegern auch der Betreiber der Hochwasserschutzanlagen zu informieren ist.

10.10 Die Bestandsdaten des neuen KV-Terminals sind der LTV, Betrieb Oberes Elbtal unmittelbar nach Fertigstellung in digitaler Form zu übergeben (u. a. mit den Angaben zu Nord- und Ostwerten, Höhen, Abmessungen, der konstruktiven Ausbildung; Pläne vorzugsweise georeferenziert, Lage- und Höhenpläne, Querprofile vorzugsweise im *.dwg/*.dxf-Format sowie die Punkte als file (mit Tab. getrennt) im Format *.asc, *.txt, *.csv).

Die Übergabe der Bestandsunterlagen ist gesondert mit dem Betrieb Oberes Elbtal der LTV zu vereinbaren.

11 Sonstige Nebenbestimmungen im öffentlichen Interesse

11.1 Baubeginn und -ende sind jeweils mindestens zwei Wochen vorher der Stadtverwaltung Riesa anzuzeigen.

11.2 Die Ausführungsplanung für die beiden Zu- und Abfahrten zum KV-Terminal auf der Paul-Greifzu-Straße sind einschließlich der Beschilderungsplanung für die beiden Knotenpunkte dem Stadtbauamt der Stadtverwaltung Riesa vorzulegen.

11.3 Der Knotenpunkt Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. / Anbindung KV-Terminal ist als vierarmiger Vorfahrtknoten auszubilden. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Knotenpunktsausbildung mit der Polizeidirektion Dresden und der Stadtverwaltung Riesa abzustimmen.

11.4 Vor Fertigstellung des Ausbauvorhabens sind die Verkehrszeichenpläne der Stadtverwaltung Riesa, dem Landratsamt Meißen und der Polizeidirektion Dresden zur Prüfung und Bestätigung vorzulegen.

11.5 Im Zusammenhang mit dem Umbau des KP Paul-Greifzu-Str. /Uttmannstr. ist die Ausführungsplanung für die hier erforderliche Anpassung der städtischen Straßenbeleuchtung einschließlich der Kabelverlegung mit der Stadtverwaltung Riesa abzustimmen.

11.6 Für den den Baubereich querenden städtischen Hauptsammler ist vor Baubeginn eine Bestandsanalyse und, darauf aufbauend, ein Gutachten mit Ausweisung ggf. erforderlicher baulicher Anpassungen (z. B. Lastverteilungsplatten) unter Berücksichtigung der künftigen Nutzungsart/-dauer sowie der geplanten Überbauung und Geländeanpassung zu erstellen. Für die Erstellung der Bestandsanalyse sind in Bezug auf die Mindestanforderungen an Form und Inhalt die bereits erstellten Unterlagen zu vorhergehenden Baumaßnahmen auf dem Hafengelände mit Überbauung des bestehenden Mischwasserkanals bzw. des Schutzstreifens für den Hauptsammler (Gesamtbreite 10 m) heranzuziehen.

11.7 Es ist sicherzustellen, dass das Lichtraumprofil der Verkehrsanlagen des KV-Terminals (interne Erschließungsstraße und Gleisanlagen) im Bereich der Bundesstraße 182 (Lauchhammer Straße), hier unter der Brücke über das Hafengelände im Zuge der B 182, nicht in das Brückenbauwerk hineinreicht.

11.8 Während der Baumaßnahme darf keine Auflockerung des Baugrundes im Pfeiler- und Widerlagerbereich der Brücke der B 182 erfolgen.

11.9 Die Zugänglichkeit der Brücke der B 182 im Bereich der Pfeiler und Widerlager durch Prüfpersonal zum Zweck der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 ist sicherzustellen.

11.10 Die schadlose Ableitung des Oberflächenwassers der geplanten Entwässerungsmulde am Böschungsfuß der B 182 ist dauerhaft zu gewährleisten.

11.11 Der im Bereich des Bauvorhabens befindliche Raumbezugsfestpunkt (RBP) **4645 151/00** ist durch geeignete Maßnahmen so zu schützen, dass er durch Bauarbeiten, Baustoffablagerungen, Baustellenverkehr oder anderer Handlungen nicht beschädigt oder in seiner Lage verändert wird und das seine Erkennbarkeit und Verwendbarkeit gewährleistet bleibt.

Sollte eine Beeinträchtigung des Festpunktes unumgänglich sein, ist das GEoSN, Referat 24, darüber rechtzeitig schriftlich zu informieren, damit ggf. Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden können.

11.12 Sollten bei der Bauausführung Kampfmittel oder andere Gegenstände militärischer Herkunft gefunden werden, hat unverzüglich eine Anzeige entsprechend der Kampfmittelverordnung an den Kampfmittelbeseitigungsdienst Sachsen oder jede andere Polizeidienststelle zu erfolgen. Dies gilt auch im Zweifelsfall.

11.13 Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende archäologischen Denkmale bzw. Kulturdenkmale, die ebenfalls in der Ausführungsplanung in geeigneter Weise darzustellen sind, um baubedingte Beeinträchtigungen von vornherein auszuschließen:

- Flachgräber (Jungbronzezeit), D-71590-08
- Riesa, Lauchhammerstraße 38, Gemarkung Gröba, Flurst. Nr. 143/2

  „Mietshaus in offener Bebauung"; reich gegliederte Putzfassade, eindrücklicher gründerzeitlicher Wohnhausbau an der Hauptstraße, baugeschichtlich von Bedeutung"
- Riesa, Rittergutstraße 13, 15, 17, 19, 21, Gemarkung Gröba, Flurst. Nr. 150/25

  „"Wohnanlage (Nr. 13 bis 19) mit Vorgärten (mit Einfassung, Gartendenkmal) und Eckpavillons sowie daran angebaut technisches Gebäude (Nr. 21) eines Elektrizitätswerkes"; interessant gestaltete Putzfassade, Betonung der Fassadenmitte des Wohnhauses durch Dachreiter, verschiedene Fassadenreliefs, im Reformstil der Zeit um 1910, ortsgeschichtlich und baugeschichtlich von Bedeutung

11.14 Im Rahmen der Bauarbeiten ist auf archäologische Funde (z. B. Bodenverfärbungen, Gefäßscherben, Geräte aus Stein oder Metall, bearbeitetes Holz, Knochen, Steinsetzungen) zu achten.

11.15 Die bauausführenden Unternehmen sind nachweislich darüber zu belehren, dass der Fund von Sachen, Sachgegenständen, Teilen oder Spuren von Sachen, von denen anzunehmen ist, dass es sich um Kulturdenkmale handelt, unverzüglich - d. h. ohne schuldhaftes Zögern - der örtlich zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen ist.

Hinweis:

Die Denkmalschutzbehörde und ihre Beauftragten sind gemäß § 15 SächsDSchG berechtigt, Grundstücke zu betreten, Kulturdenkmale zu besichtigen und wissenschaftliche Erfassungsmaßnahmen durchzuführen.

12 Auflagen im privaten Interesse

12.1 Die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken für das Vorhaben ist auf die zwingend notwendigen Flächen zu beschränken.

12.2 Die betroffenen Grundstückseigentümer sind rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten über den Baubeginn und den Bauablauf sowie die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen einschließlich der Einschränkungen und/oder Sonderregelungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum, die sie betreffen könnten, zu informieren. Den Betroffenen ist für die Dauer der Durchführung der Baumaßnahme ein verantwortlicher Ansprechpartner in Bezug auf die Baumaßnahme mitzuteilen.

12.3 Vor der Bauausführung ist für Gebäude, sonstige bauliche Anlagen und Grundstücke im Wirkungsbereich des Bauvorhabens, in denen Schädigungen durch die Maßnahme nicht sicher ausgeschlossen werden können, eine Beweissicherung durchzuführen. A III 1.2 gilt entsprechend. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind den betroffenen Eigentümern auf deren Verlagen kostenlos zur Verfügung zu stellen.

12.4 Durch Baustellenverkehr, Bauausführung, Instandsetzungs- bzw. Instandhaltungsarbeiten entstandene Schäden sind umgehend ordnungsgemäß zu beheben.

12.5 Die Eigentümer von Grundstücksflächen erhalten ihre zeitweilig beanspruchten Flächen zurück, sobald diese für das Vorhaben nicht mehr benötigt werden. Vor Rückgabe sind diese Flächen in einen vergleichbaren Zustand zu versetzen, wie er vor der Inanspruchnahme bestand. Das umfasst auch bauliche oder sonstige Einfriedungen, in die eingegriffen werden muss.

12.6 Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die durch das planfestgestellte Vorhaben baubedingt berührten Grundstücke Dritter mit den Grundstückseigentümern oder Pächtern abzunehmen.

12.7 Der Vorhabenträger hat die Kosten für die durch das Baugeschehen hervorgerufenen Veränderungen an Grund und Boden zu tragen. Neu entstehende Abgrenzungen von Grundstücken in Abstimmung sind in Abstimmung mit den Eigentümern zu kennzeichnen. A III 1.2 bleibt unberührt. Bei in Umsetzung der in den Grunderwerbsunterlagen erfolgenden Neufestsetzungen von Grundstücksgrenzen einschließlich der Vermessung (Grenzsteine, Notarkosten etc.) entstehende Kosten trägt der Vorhabenträger.

IV Wasserrechtliche Entscheidungen

Der Vorhabenträgerin werden für ihr Vorhaben gemäß den planfestgestellten Planunterlagen nach Maßgabe der unter Gliederungspunkt A.III.2 festgesetzten Nebenbestimmungen gemäß §§ 74, 75 Abs. 1 VwVfG i. V. m. § 115 Abs. 3 SächsWG folgende wasserrechtlichen Erlaubnisse und Genehmigungen erteilt:

1 Wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG für das Einleiten von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser von den Dach-, Umschlag- und Verkehrsflächen für das KV-Terminal und der Containerservicehalle am Südufer des Hafens Riesa in die Döllnitz

Die wasserrechtliche Erlaubnis ist begrenzt auf die Einleitung einer Wassermenge von

Q = 1,95 m³/s

bezogen auf einen 10-jährigen Modellregen mit einer Regendauer D = 15 min ($r_{15,10}$).

Gewässer:	Döllnitz	
Gewässerkennzahl:	53736	
örtliche Lage der Einleitung:	Gemeinde:	Riesa
	Gemarkung:	Gröba
	Flurstück:	166/30
ETRS89 UTM33N:	Nord:	5686740.253
	Ost:	33380440.780

Entwässerungswirksame Fläche: 90 669 m²

Die örtliche Lage der Einleitstelle ergibt sich auch aus Ordner 2 der Planunterlagen, Zeichn.-Nr. 2.5.3-1 (Tektur zum Lageplan 3).

2 Wasserrechtliche Genehmigung § 55 SächsWG für die Errichtung und den Betrieb eines Lamellenklärers Via Tub 18L 272 der Fa. Mall GmbH mit einer Breite von 2,4 m und einer Länge von 5,2 m (Dauerstau > 1,96 m) im Hafen Riesa, Alter Hafen

örtliche Lage:	Gemeinde:	Riesa
	Gemarkung:	Gröba
	Flurstück:	166/30
ETRS89 UTM33N:	Nord:	5686667.288
	Ost:	33380448.159

Relevante Kenngrößen:

Beckenvolumen:	V = 24,5 m³
Kritische Regenspende:	r_{krit} = 15 l/(s*ha)
Schlammspeicher:	$V_{Schlamm}$ = 4,85 m³
Schwimmstoffspeicher:	$V_{Öl}$ = 1,75 m³
Oberflächenbeschickung:	q_A = 18 m/h
Durchgangswert gem. DWA-M 153 = 0,8	

Die konstruktive Gestaltung ergibt sich auch aus Ordner 2 der Planunterlagen, Zeichn.-Nr. 2.11 (Detailplan Lamellenklärer).

3 Wasserrechtliche Genehmigung nach § 26 Abs. 1 SächsWG für den Ersatzneubau des Auslaufbauwerks als Betonschachtbauwerk im Spundwandkasten mit Betonschachtabdeckung, zwei Montageöffnungen und Einstieg (Belastungsklasse F900) zur zentralen Ableitung des auf den Flächen des KV-Terminals und der Containersercicehalle anfallenden Niederschlagswassers am Hafenbecken in Riesa und

Einbau einer Löschwasserentnahme mit zwei Tauchmotorpumpen in stationärer Aufstellung (Förderdaten je Pumpe: Q = 48 m³/h, H = 55m)

Gewässer:	Döllnitz	
Gewässerkennzahl:	53736	
Gebietskennzahl:	5373699	
örtliche Lage der Einleitung:	Gemeinde:	Riesa
	Gemarkung:	Gröba
	Flurstück:	166/13
ETRS89 UTM33N:	Nord:	5686740.253
	Ost:	33380440.780

Abmessungen:
Abmaße innen 2,70 m x 4,10 m
Zulauföffnung für Zulaufrohr DN1600
Auslassöffnung 2,70 m x 1, 34 m
OK Schachtabdeckung = 96,29 m ü NHN
UK Schachtbauwerk = 86,00 m ü NHN
Höhe Rohrsohle Zulauf = 88,80 m ü NHN

Die konstruktive Gestaltung ergibt sich auch aus Ordner 2, Zeichn.-Nr. 2.12-1 (Detailplan Auslaufbauwerk) und Zeichn.-Nr. 2.8-1 der Planunterlagen (Schnitt C-C mit Auslaufbauwerk).

4 Wasserrechtliche Zulassung nach § 78 Abs. 4 WHG für die im Überschwemmungsgebiet der Elbe befindlichen Baumaßnahmen

V Zusagen

Zusicherungen bzw. Zusagen, welche die Vorhabenträgerin in ihren schriftlichen Erwiderungen auf Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben oder im Verlauf des Erörterungstermins zu Protokoll gegeben hat, werden für verbindlich erklärt und sind von ihr zu erfüllen, sofern in diesem Planfeststellungsbeschluss nichts Entgegenstehendes geregelt ist. Kommt es im Einzelfall zum Streit über die Aufgabe oder den Inhalt einer Zusicherung bzw. Zusage des Vorhabenträgers, entscheidet die Planfeststellungsbehörde darüber durch gesonderten Verwaltungsakt.

VI Einwendungen

Soweit die vorgebrachten privaten Belange oder die durch Private oder Träger öffentlicher Belange erfolgten Hinweise durch diesen Beschluss oder die planfestgestellten Unteragen keine Berücksichtigung gefunden haben, werden sie zurückgewiesen.

VII Sofortvollzug

Der Beschluss ist sofort vollziehbar.

VIII Kosten

1 Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens.

2 Für diese Entscheidung wird eine Verwaltungsgebühr erhoben. Die Festsetzung der Gebühr sowie der Auslagen ergeht mit einem gesonderten Kostenbescheid.

B Sachverhalt

I Beschreibung des Vorhabens

Die Entscheidung beruht auf folgendem Sachverhalt:

Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (nachfolgend SBO genannt) beabsichtigt den Neubau eines trimodalen KV-Terminals auf dem Gelände des Hafens Riesa, Alter Hafen innerhalb des Stadtteiles Gröba der Großen Kreisstadt Riesa im Landkreis Meißen.

Das geplante trimodale KV-Terminal (Terminal für den Kombinierten Verkehr) dient dem Umschlag von Container-Ladeeinheiten zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Wasserstraße mit einer Kapazität von bis zu 100 000 TEU/a.

Die für den Neubau des KV-Terminals vorgesehenen Flächen sind zwischen dem Hafenbecken im Norden und der Paul-Greifzu-Straße, der internen Hafenanbindung von der Einmündung Lauchhammer Straße 38 sowie dem Gelände des bereits vorhandenen Containerservicebereiches mit Funktionshalle und Containerstellflächen gelegen (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht und Ordner 2 der Planunterlagen – Übersichtslageplan Bl. Nr. 2.3-1). Die Planungsgrenzen werden zum einen im Süden durch die bestehende Paul-Greifzu-Straße und in nördlicher Richtung durch das Gelände des ehemaligen Unternehmens „Scholz Recycling GmbH", heute Standort der S1-Recycling Riesa GmbH & Co. KG, gebildet. Im weiteren Verlauf wird das Bauvorhaben in Richtung Norden begrenzt durch die neue Kaimauer und in Richtung Osten durch die Lauchhammer Straße. Das Gelände des geplanten KV-Terminals wird optisch getrennt durch die das Hafenbecken überspannende Hafenbrücke.

Im Ist-Zustand werden über die bestehende Einleitstelle am Hafenbecken Dachflächen von ca. 2 907 m² und Verkehrsflächen von 15 448 m² entwässert. Die vorhandene Einleitung erfolgt gegenwärtig ungedrosselt über ein Rohr DN200 ohne vorherige Behandlung.

Die Gesamtfläche des Vorhabengrundstücks beträgt ca. 6 ha. Die zugehörigen Grundstücksflächen sowie die interne Erschließungsstraße befinden sich im Eigentum der Vorhabenträgerin. Für einige Flurstücke bestehen beschränkte persönliche Dienstbarkeiten in Form von Leitungsrechten sowie Geh- und Fahrtrechten für die Stadt Riesa und verschiedenen Versorgungsunternehmen. Bei der für das geplante KV-Terminal beanspruchten Fläche handelt es sich um bereits in der Vergangenheit und bis in die Gegenwart hinein industriell bzw. gewerblich genutzte Flächen auf dem Hafengelände.

Der Aufbau und die Ausstattung des geplanten KV-Terminals sind an die örtlichen individuellen Rahmenbedingungen geknüpft, wie z. B. bediente Marktsegmente, Ausrichtung der Transportbeziehungen, Größe, Flächenform, Eigenschaften der Ladeeinheiten und Anschluss an die verschiedenen Verkehrsträger. Ein trimodales KV-Terminal setzt sich grundsätzlich aus den Bestandteilen Ein- und Ausfahrtsbereich für LKW, befestigter Straßenbereich für die LKW-An- und Abfahrt, Krananlagen für den Umschlag zwischen Straße/Schiene/Wasserstraße, Rangier- und Verladegleise sowie Abstellflächen für Ladeeinheiten zusammen.

Das auf dem Gelände des Hafen Riesa geplante KV-Terminal lässt sich räumlich in einen offenen Bereich vor dem Gate mit dem Zu- und Ausfahrtsbereich westlich der Hafenbrücke und das umzäunte KV-Terminal östlich der Hafenbrücke gliedern.

Maßgeblich für das Planvorhaben ist die Änderung und die Erweiterung von Gleisanlagen im Alten Hafen Riesa. Hierfür werden in Bezug auf den Verkehrsträger Schiene auf dem Vorhabengrundstück Rückbauten vorhandener Gleisanlagen, Oberflächenbefestigungen, Höhenanpassungen und Lückenschluss bei vorhandenen Gleisabschnitten und Neuverlegungen von Gleisanlagen durchgeführt.

Bauliche Maßnahmen an den vorhandenen Schiffsanlagestellen selbst werden im Zusammenhang mit dem Vorhaben nicht erforderlich.

Zu- und Ausfahrten des KV-Terminals für den LKW-Transport sind am Knotenpunkt Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. sowie am Grundstück Paul-Greifzu-Straße 4 vorgesehen. Hierbei wird der LKW-Verkehr während der Tagzeit (6:00 bis 22:00 Uhr) über den KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. / Anbindung KV-Terminal geführt. Zur Unterbindung der Einfahrt in das KV-Terminal an diesem Knotenpunkt zur Nachtzeit wird an dieser Stelle eine Toranlage errichtet. Die Ein- bzw. Ausfahrt mündet auf dem Terminalgelände nach etwa 140 m Entfernung von der Toranlage in den LKW-Parkplatz mit 23 Stellplätzen. Nachts zwischen 22:00 und 6:00 Uhr nutzen die LKW die bereits vorhandene, jedoch im Rahmen des Vorhabens anzupassende Ein-/Ausfahrt am Grundstück Paul-Greifzu-Str. 4. Die zur Nachtzeit erfolgenden Ein- und Ausfahrten werden ebenfalls über eine Schrankenanlage geregelt. Weiterhin wird der bestehende, im Rahmen des Vorhabens anzupassende PKW-Parkplatz so ausgebildet, dass dieser über die Nachtzufahrt Paul-Greifzu.Str. 4 unmittelbar vor der Schrankenanlage links abbiegend erreichbar ist. Auf dem Gelände des KV-Terminal selbst sind keine gesonderten PKW-Parkplätze vorgesehen. Neben der Anpassung der vorhandenen Hafenzu- und -ausfahrt Paul-Greifzu-Str. 4 bedarf es auch der Anpassung des KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. Im Bereich der Anbindung des geplanten KV-Terminals.

Die LKW-Einfahrt in das umzäunte KV-Terminal wird nach Kontrolle der Ladeeinheiten am Gategebäude an der Toranlage West erfolgen. Für den Umschlag und Abtransport über LKW sind auf dem geplanten KV-Terminal gesonderte Verkehrsflächen vorgesehen. Die LKW werden während der Tagzeit die Umschlagfläche über die an der südlichen Kranbahn vorbeiführende Fahrspur in westliche Richtung verlassen. Für die Nachtzeit wird die Fahrstrecke für die Ausfahrt der LKW südlich des KV-Terminals entlang der Lärmschutzwand führen (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Planauszüge 1 und 2 sowie Ordner 2 der Planunterlagen – Lageplan, Bl. Nr. 2.5.2-1).

Die Planung umfasst die Bedienung der drei Transportmittel LKW, Zug und Binnenschiff mit Hilfe von zwei schienengebundenen Containervollportalkränen auf dem Gelände des Alten Hafen Riesa. Hierfür werden unter den geplanten Portalkränen die (bereits vorhandenen) Schiffsanlagestellen, neue Bahngleise, die geplante Be- und Entladespur für LKW sowie die neuen Containerstellflächen (siehe auch Ordner 2 der Planunterlagen – Lageplan, Bl. Nr. 2.5.2-1) angeordnet.

Bestandteil des Vorhabens ist ebenfalls eine Geländeaufschüttung von bis zu 0,8 m. Insgesamt werden in diesem Zusammenhang ca. 24 000 m³ Material aufgebracht.

Die Umschlagflächen und Stellbereiche des KV-Terminals werden flüssigkeitsdicht ausgebildet, so dass der Umschlag von wassergefährdenden Stoffen und Gefahrstoffen möglich ist. Die geplante Ausführung der Umschlagflächen entspricht den Anforderungen der AwSV. Die südlich des Umschlagbereichs gelegene Fläche wird aus weitgehend

wasserdichtem Industrieasphalt ausgeführt. Südlich davon befindet sich eine bereits vorhandene Containerstellfläche mit Funktionshalle für den Containerservicebereich.

Vorhabenbedingt ist eine auf dem betreffenden Grundstück vorhandene Kaltlagerhalle und die westlich davon befindliche Oberflächenbefestigung zurückzubauen. Vom Rückbau umfasst sind auch der Teilrückbau einer weiteren Kaltlagerhalle (Kaltlagerhalle 1) sowie das Fundament eines stillgelegten Funkmasts und Medienanschlüsse auf dem zukünftigen Terminalgelände.

Die Planung für das KV-Terminal beinhaltet darüber hinaus die Errichtung von Hochbauten, hier des Gategebäudes, einer Trafostation und einer Bremsprobeanlage.

Zur Ver- und Entsorgung des KV-Terminals sind weiterhin neue Trink- und Löschwasserleitungen, eine Stromversorgung für alle elektrotechnischen Anlagen einschließlich Außenbeleuchtung und Regen- und Schmutzwasserkanäle vorgesehen. Für die Löschwasserversorgung wird ein Löschwasserpumpwerk im Hafenbecken errichtet. Vor der Einleitung des Niederschlagswassers aus der Flächenentwässerung des Terminalgeländes wird die Vorreinigung des gefassten Regenwassers über einen Lamellenklärer erfolgen. Weiterhin sind ein sich daran anschließender, für den Havariefall bestimmter Schieberschacht mit zwei Absperrschiebern und das Auslaufbauwerk Bestandteil der Baumaßnahme.

Für den Betrieb des geplanten KV-Terminals bedarf es weiterhin der Ausstattung mit zusätzlichen technischen Ausrüstungen und Anlagen, wie Beleuchtung und Betriebsleitsystem.

Infolge des Neubau des KV-Terminals wird ebenfalls die Umsetzung der vorhandenen Düngemittelabgabestelle der BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg (ehem. Beiselen GmbH) notwendig.

Die Planung umfasst neben den Anlagen für das trimodale KV-Terminal ebenfalls Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich und landschaftspflegerische Maßnahmen; auf diese wird in den folgenden Abschnitten gesondert eingegangen.

II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

1 Ausgangsplanung

Mit Schreiben vom 27. Mai 2015 beantragte die Vorhabenträgerin die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG. Unter Einarbeitung der Ergebnisse der Vorprüfung überreichte die Vorhabenträgerin die vollständigen Planunterlagen für die Eröffnung des Anhörungsverfahrens am 3. September 2015.

Die Planunterlagen wurden, nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung, in der Großen Kreisstadt Riesa vom 12. Oktober 2015 bis zum 12. November 2015 ausgelegt. Die Einwendungsfrist endete am 26. November 2015.

Die Auslegung wurde vorher ortsüblich in der Stadt Riesa über das Amtsblatt „Riesaer" Nr. 37/2015 vom 2. Oktober 2015 bekannt gemacht.

Folgenden Trägern öffentlicher Belange wurde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

- Stadtverwaltung Riesa
- Landratsamt Meißen
- SMWA, Referat 62

- Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden
- Wasserschutzpolizei Posten Riesa
- Hauptzollamt Dresden, Zollamt Riesa
- DB Netz AG
- DB Service Immobilien GmbH
- Eisenbahn-Bundesamt
- Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht des Freistaates Sachsen
- Polizeidirektion Dresden
- Landesamt für Archäologie
- Landesamt für Denkmalpflege Sachsen
- Sächsisches Oberbergamt
- Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
- Landesamt für Straßenbau und Verkehr
- Landestalsperrenverwaltung, Betrieb Oberes Elbtal
- Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (neu: Landesamt für Geobasisinformation Sachsen)
- Sächsisches Immobilien- und Baumanagement, Niederlassung Dresden
- Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
- Zweckverband Abwasserbeseitigung Oberes Elbtal
- Wasserversorgung Riesa/Großenhain GmbH
- Stadtwerke Riesa GmbH
- Abwasserzweckverband „Kleine Spree“
- Deutsche Telekom AG
- ENSO Energie Sachsen Ost AG
- GDMcom mbH

Weiterhin wurden folgende, nach § 29 BNatSchG anerkannte Vereinigungen beteiligt:

- Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V.
- Naturschutzbund Deutschland e.V.
- Grüne Liga e.V.
- Landesjagdverband Sachsen e.V.
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V.
- Landesverband Sächsische Angler e.V.
- Anglerverband Sachsen e.V.

Innerhalb der Landesdirektion Sachsen wurden das Referat Feuerwehr- und Rettungswesen/Brand- und Katastrophenschutz, die Bau-, Raumordnungs- und Umweltbehörden beteiligt.

Die Stellungnahmen und Einwendungen der Träger öffentlicher Belange, die Einwendungen von privat Betroffenen und die Äußerungen der anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden am 26. und 27. September 2016 mit den Einwendern, den Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Naturschutzvereinigungen in Riesa erörtert. Die Einwender, die Träger öffentlicher Belange, die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie die Vorhabenträgerin wurden von der Landesdirektion Sachsen geladen. Der Erörterungstermin wurde rechtmäßig in der Stadt Riesa über das Amtsblatt „Riesaer“ 35/2016 vom 16. September 2016 bekannt gemacht. Die Erörterung der von privaten Einwendern und anerkannten Naturschutzvereinigungen vertretenen Belange wurde am 1. November 2016 in der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Dresden weitergeführt und beendet.

Mit Schreiben vom 18. März 2016 stellte die Vorhabenträgerin Antrag auf Anordnung der sofortigen Vollziehung gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 VwGO. Die Vorhabenträgerin aktualisierte

mit Schreiben vom 13. September 2024 den Antrag auf Entfallen der aufschiebenden Wirkung.

Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens wurde von der Vorhabenträgerin zur Vertiefung der Untersuchungen der vorhabenbedingten Wirkungen auf die Umweltschutzgüter, für eine Minimierung der Eingriffe besonders in Rechte Dritter sowie zur Korrektur und Aktualisierung der eingereichten Planunterlagen die Tekturplanung 1 erarbeitet.

2 Tekturplanung 1 vom 26. März 2018

Im Nachgang zum Anhörungsverfahren hat der Vorhabenträger die Tekturplanung 1 erarbeitet. Die Tektur 1 wurde mit Schreiben vom 26. März 2018 eingereicht, die vollständigen Planunterlagen für die Eröffnung des Anhörungsverfahrens wurden von der Vorhabenträgerin am 5. Juli 2018 der Planfeststellungsbehörde übergeben. Die Tektur 1 umfasst neben den Ergänzungen bzw. Korrekturen der eingereichten Planteile einschließlich punktueller Anpassungen der Planfeststellungsgrenze die Einführung des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie (Ordner 9, Register 6), der Schalltechnischen Untersuchung zu den Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft (Ordner 9, Register 7) sowie der Luftschadstoffuntersuchung im öffentlichen Straßenraum bei Berücksichtigung des vorhabenbedingten KFZ-Verkehrs (Ordner 9, Register 8) in das Planfeststellungsverfahren.

Da Private und Behörden zum Teil in ihren Belangen oder Aufgabenbereichen jeweils erstmalig oder stärker von den Planänderungen als bisher berührt sind, wurde zur 1. Tektur wiederum eine Anhörung durchgeführt. Hierzu wurden die Planunterlagen, nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung, in der Stadt Riesa vom 15. August 2018 bis 14. September 2018 ausgelegt. Die Einwendungsfrist endete am 28. September 2018.

Die Auslegung wurde vorher ortsüblich in der Stadt Riesa über das Amtsblatt „Riesaer" Nr. 28/2018 vom 27. Juli 2018 bekannt gemacht.

Folgenden Trägern öffentlicher Belange wurde erneut Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

- Stadtverwaltung Riesa
- Landratsamt Meißen
- Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden
- Wasserschutzpolizei Posten Riesa
- Hauptzollamt Dresden, Zollamt Riesa
- DB Netz AG
- DB Service Immobilien GmbH
- Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht des Freistaates Sachsen
- Polizeidirektion Dresden
- Landesamt für Archäologie
- Landesamt für Denkmalpflege Sachsen
- Sächsisches Oberbergamt
- Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
- Landesamt für Straßenbau und Verkehr
- Landestalsperrenverwaltung, Betrieb Oberes Elbtal
- Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (neu: Landesamt für Geobasisinformation Sachsen)
- Sächsisches Immobilien- und Baumanagement, Niederlassung Dresden
- Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
- Zweckverband Abwasserbeseitigung Oberes Elbtal
- Wasserversorgung Riesa/Großenhain GmbH

- Stadtwerke Riesa GmbH
- Abwasserzweckverband „Kleine Spree“
- Deutsche Telekom AG
- ENSO Energie Sachsen Ost AG
- GDMcom mbH

Weiterhin wurden folgende, nach § 29 BNatSchG anerkannte Vereinigungen beteiligt:

- Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V.
- Naturschutzbund Deutschland e.V.
- Grüne Liga e.V.
- Landesjagdverband Sachsen e.V.
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V.
- Landesverband Sächsische Angler e.V.
- Anglerverband Sachsen e.V.

Innerhalb der Landesdirektion Sachsen wurden wiederholt die Umweltbehörden im Anhörungsverfahren beteiligt.

Die Stellungnahmen und Einwendungen der Träger öffentlicher Belange, die Einwendungen von privat Betroffenen und die Äußerungen der anerkannten Naturschutzvereinigungen zur Tektur 1 wurden am 20. und 21. März 2019 mit den Einwendern, den Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Naturschutzvereinigungen in Riesa erörtert. Die Einwender, die Träger öffentlicher Belange, die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie die Vorhabenträgerin wurden von der Landesdirektion Sachsen geladen. Der Erörterungstermin wurde rechtmäßig in der Stadt Riesa über das Amtsblatt „Riesaer“ 9/2019 vom 8. März 2019 bekannt gemacht.

Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens zur Tekturplanung 1 wurde von der Vorhabenträgerin hauptsächlich zur Korrektur, Aktualisierung und Ergänzung der eingereichten Planunterlagen die Tekturplanung 2 erarbeitet.

3 Tekturplanung 2 vom 5. August 2020

Im Nachgang zum Erörterungstermin im März 2019 hat die Vorhabenträgerin auf Grund neuer Anforderungen die mit Planfeststellungsantrag eingereichte Entwurfsplanung in verschiedenen Planteilen überarbeitet und mit Datum vom 5. November 2020 wiederum die vollständige Entwurfsplanung für das Vorhaben bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht (vgl. auch die Erläuterungsblätter der Ordner bzw. Register zur 2. Tektur).

Mit der Tektur 2 wurden aufgrund der im vorangegangenen Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen insbesondere Änderungen bzw. Ergänzungen der Unterlagen zu folgenden Schwerpunkten vorgenommen:

- Erläuterungsbericht
- Umweltverträglichkeitsstudie
- Grunderwerbsunterlagen
- Hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen
- Hochwassermaßnahmeplan
- Wasserrechtsanträge
- Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens

Mit der 2. Tektur neu in den Planentwurf aufgenommen wurden die Vereinbarung zur Mobilen Hochwasserschutzanlage 111 (Ordner 4, Register 2), eine Abschätzung des Vorkommens-Potenzials für den Nachtkerzenschwärmer (Ordner 5, Register 2), Erfassung Zauneidechse (Ordner 5, Register 3), Chemische Detailuntersuchungen zum Oberflächenwasserkörper Döllnitz-3 zum WRRL-Fachbeitrag (Ordner 9, Register 6), Abbruch- und Entsorgungskonzept zum Teil- bzw. Komplettrückbau von 2 Hallen und Sozialtrakt und im vereinfachten Genehmigungsverfahren nach § 63 SächsBO geprüfte Zeichnungen für den Umbau ehemaliger Lagerhallen (Ordner 9, Register 9).

Hierzu wurden die Planunterlagen, nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung, wiederum in der Stadt Riesa vom 1. März 2021 bis zum 16. April 2021 ausgelegt. Aufgrund einer notwendigen Berichtigung bei den auf der Internetseite der Landesdirektion Sachsen zugänglich gemachten Planunterlagen, hier die Ergänzung eines Inhaltsverzeichnisses, der jeweiligen Erläuterungsblätter zum Register 2 des Ordners 4, zu den Registern 1 bis 3 des Ordners 6, zum Register 1 des Ordners 7 und zum Register 1 des Ordners 8 sowie die Aufnahme des Registers 2 „Hochwassermaßnahmeplan“ unter Ordner 4 und der Stellungnahme des LfULG vom 24. Mai 2019 unter Register 2 des Ordners 6 der Planunterlagen, wurde die Auslegung bis zum 17. Mai 2021 verlängert. Die Einwendungsfrist endete am 17. Juni 2021.

Die Auslegung wurde jeweils vorher ortsüblich in der Stadt Riesa über das Amtsblatt „Riesaer“ Nr. 7/2021 vom 19. Februar 2021 bzw. Nr. 15/2021 vom 16. April 2021 bekannt gemacht.

Gemäß § 18a Nr. 2 AEG kann im Regelfall von einer förmlichen Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 VwVfG abgesehen werden, wenn ein ausgelegter Plan geändert werden soll. Die Planfeststellungsbehörde hat sich i. S. d. § 18a Nr. 2 AEG gegen eine förmliche Erörterung der zur Tekturplanung 2 eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen entschieden. In Anbetracht dessen, dass die mit der Tektur 2 vom Vorhabenträger vorgenommenen Planergänzungen bzw. -fortschreibungen ebenfalls die Erledigung von während der vorherigen Anhörungen eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zum Ziel haben, ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass darüber hinaus in einem zusätzlichen förmlichen Erörterungstermin zur Tekturplanung 2 keine weiteren, der Planfeststellungsbehörde nicht bereits bekannten Tatsachen und Auffassungen übermittelt worden wären, die für die Entscheidung hätten relevant sein können.

Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen auf die entsprechenden Schriftsätze und Niederschriften in den Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

4 Tekturplanung 3 vom 16. September 2024

Mit der Tektur 3 wurden aufgrund der im vorangegangenen Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen eine Überprüfung des Rechenmodells und der Ansätze zu den schalltechnischen Untersuchungen unter Berücksichtigung aller vorangegangenen immissionsschutzrechtlichen Änderungsverfahren zu den Anlagen der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH sowie die Korrektur der Anlage 10 „Berechnung der Emissionspegel für Straßenverkehr gemäß RLS 90 – Mit-Fall, ohne Verkehrslenkungsmaßnahmen im Nachtzeitraum“ (in Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens zum Neubau des KV-Terminals im Hafen Riesa“ vom 22.06.2020) vorgenommen. Weiterhin wurde eine Fortschreibung des Erläuterungsberichtes erforderlich, da zwischenzeitlich auf dem Gelände des Hafens Riesa, Alter Hafen, im Ergebnis einer Risikobewertung die Demontage des oberirdischen Teils des Funkmastes erforderlich wurde und im Zuge des laufenden Altlastenfreistellungsverfahrens eine neue Grundwassermessstelle „P 23“ zu errichten war.

Die geänderten Planunterlagen wurden am 16. September 2024 aufgestellt. Die Änderungen des Plans berühren weder erstmals oder stärker als bisher den Aufgabenbereich einer Behörde, einer Vereinigung oder Belange Dritter, sondern dienen ausschließlich der Überprüfung/Fehlerbereinigung und Bestandsaktualisierung hinsichtlich der bisher ausgelegten Planunterlagen. Einer gesonderten Anhörung zur Tektur 3 bedurfte es daher nicht.

C Entscheidungsgründe

I Verfahren

1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit

Betriebsanlagen der Eisenbahn dürfen gemäß § 18 AEG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Nach § 2 AEG werden vom Begriff der Schienenwege auch solche erfasst, die der An- und Ablieferung von Gütern für ein oder mehrere Unternehmen dienen, wie Werks- und Hafenbahnen mit ihren Anschluss- und Verbindungsgleisen bzw. einem angeschlossenen Containerterminal. Bei dem mit diesem Beschluss planfestgestellten trimodalen Terminal für den kombinierten Verkehr der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH auf dem Gebiet der Stadt Riesa handelt es sich um eine Anschlussbahn, welche als nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur betrieben wird. Das zur Definition der Eisenbahninfrastruktur verwendete Begriffsmerkmal der Betriebsanlagen schließt dabei alle Grundstücke, Bauwerks- und sonstige Einrichtungen ein, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Personen- oder Güterverkehrs erforderlich sind (notwendige Folgemaßnahmen).

Insofern ergibt sich die Zuständigkeit der Landesdirektion Sachsen für die Planfeststellung aus § 17 Abs. 1 Nr. 8 des Eisenbahngesetzes für den Freistaat Sachsen i. V. m. § 1 Abs. 1 der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über Zuständigkeiten in eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren.

2 Rechtswirkungen der Planfeststellung

Durch den Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentliche Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG).

Der eisenbahnrechtliche Planfeststellungsbeschluss ersetzt im Übrigen alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG). Hiervon ausgenommen sind im Wesentlichen nur die wasserrechtliche Erlaubnis sowie die wasserrechtliche Bewilligung nach § 8 WHG. Aufgrund der Zuständigkeitszuweisung des § 19 Abs. 1 WHG entscheidet die Landesdirektion Sachsen als Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss formal jedoch auch über die Erteilung dieser Nutzungsgenehmigungen im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde.

Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 18 AEG).

3 Verfahrensvorschriften

Die Landesdirektion Sachsen hat das Planfeststellungsverfahren nach den Bestimmungen des AEG und der Verwaltungsverfahrensgesetze durchgeführt.

Das Anhörungsverfahren wurde gemäß § 18a AEG, § 73 VwVfG durchgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Ablauf der Einwendungsfrist die rechtzeitig erhobenen Einwendungen Privater gegen den Plan und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange gemäß § 73 Abs. 6 VwVfG erörtert. Über den Verlauf der Erörterungstermine wurde jeweils nach §§ 73 Abs. 6 und 68 Abs. 4 VwVfG eine Niederschrift gefertigt.

II Erforderlichkeit der Planung

Wegen ihrer weitreichenden Auswirkungen auf grundgesetzlich geschützte Rechtsgüter und ihrer enteignungsrechtlichen Vorwirkung bedarf die Fachplanung einer den Anforderungen des Artikels 14 Grundgesetz standhaltenden Rechtfertigung, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Allgemeinen Eisenbahngesetz verfolgten fachplanerischen Ziele ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist.

Unter diesem Gesichtspunkt ist das hier planfestgestellte Vorhaben zulässig, da es nach Maßgabe der im Allgemeinen Eisenbahngesetz generell verfolgten öffentlichen Ziele nach Überprüfung und Abwägung aller von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange erforderlich und vernünftigerweise geboten ist.

Diese Feststellung beruht auf folgenden Überlegungen:

1 Derzeitige Situation

Der Planentwurf umfasst den Bau eines trimodalen Terminals für den Kombinierten Verkehr im Hafen Riesa, Alter Hafen. Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist der prognostizierte Containerumschlagmenge und die hierfür erforderliche Eisenbahninfrastruktur mit den nötigen Serviceeinrichtungen.

Das Plangebiet liegt im nördlichen Teilbereich der Großen Kreisstadt Riesa und gehört vollumfänglich zum Stadtteil Gröba. Das Grundstück „Alter Hafen" ist über eine Zufahrt an der Lauchhammer Straße 38 (B 182) und an der Paul-Greifzu-Straße an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Die Bundeswasserstraße Elbe fließt ca. 200 m östlich vom Plangebiet in nördlicher Richtung.

Das weitläufige Baugelände ist gegenwärtig nur teilweise bebaut und weist unterschiedlich befestigte Areale auf, z. B. große unbefestigte Freiflächen, Oberflächenbefestigungen aus Beton und Asphalt, Fahrstraßen und Gleisanlagen. Der Baustandort ist auch durch eine Anzahl erdverlegter Ver- und Entsorgungsleitungen geprägt.

Der Hafen Riesa nahm im September 1888 den Betrieb auf. Mit dem damals 650 m langen und ca. 60 m breiten Hafenbecken bestanden zu dieser Zeit Anlegemöglichkeiten für bis zu 80 Schiffe. Zunächst wurden hauptsächlich Schüttgüter (Erze, Kohle u. a.) und Stückgüter (z. B. Holz) umgeschlagen. Nach Erweiterung des Hafens in Richtung Döllnitzmündung wurde im Juli 1901 an diesem Standort ein größeres Hafenbecken in Betrieb genommen. Bis in die Gegenwart hat sich der Industrie- und Eisenbahnhafen Riesa stetig weiterentwickelt, er wurde fortlaufend dem Stand der Technik angepasst.

Das Hafenareal wurde seit Ende des 2. Weltkrieges jahrzehntelang auch als Tanklager genutzt. Daraus resultieren mehrere altlastenrelevante Teil- bzw. Verdachtsflächen (weiterführend siehe dazu Kapitel C.II.7 des Beschlusses).

Im Jahr 1998 begann im Hafen Riesa der regelmäßige Containerumschlag mit der Aufnahme des Betriebes der Binnenschifffahrtslinie „ECL-2000". Der Containerumschlag wird seitdem auf dem Nordkai „Neuer Hafen" durchgeführt (siehe Ordner 1 der Planunterlagen, Erläuterungsbericht). Das Umschlagterminal am Nordkai ist multifunktional ausgerichtet. Der Umschlag erfolgt mit Hilfe von zwei konventionellen Doppellenkerwippdrehkränen, mit denen alle handelsüblichen 20` und 40`Container gehandelt werden können. Zusätzlich werden in diesem Hafenteil Getreide und Düngemittel durch einen Ansiedler umgeschlagen (2017 ca. 294 000 t/a). Der regelmäßige Containerumschlag wird seit Mai 2005 mit dem schienengebundenen „Albatross-Express" umgesetzt.

Im Kaibereich des Neuen Hafens können auf 2 x 320 m Gleislänge ein geteilter Ganzzug sowie drei Schiffsliegeplätze für den kombinierten Umschlag genutzt werden. Die Auslastungsgrenze der bahnseitigen Umschlagkapazität im bestehenden Terminal wurde aber mit 41 673 TEU bereits im Jahr 2010 erreicht. Ein weiterer Anstieg des Containerumschlags ist auf dem gegenwärtig genutzten Terminalgelände nur noch in einem geringen Umfang möglich. Die bestehende Gleisanlage im Terminal Riesa wird bereits zu ca. 90 % durch Containerzüge ausgelastet. Weitere Steigerungen sind nur in begrenztem Umfang mit zusätzlichem Rangieraufwand und zusätzlichen Moves zu realisieren. Über die bestehenden schienengebundenen Regelverkehre hinaus stehen aufgrund der begrenzten Kapazitäten keine weiteren Slots für andere Kunden zur Containerbe- und -entladung über den Schienenweg zur Verfügung. Die Vorhabenträgerin muss daher gegenwärtig weitere Abstellkapazitäten zur Aufnahme von Containern an vielen Standorten im Hafengebiet schaffen, um das anfallende stetige Wachstum bei den Hinterlandverkehren der Seehäfen zu bewältigen.

Im Bereich des vorhandenen Containerterminals im „Neuen Hafen" bestehen keine Erweiterungsmöglichkeiten für die Containerumschlag. In nördlicher Richtung wird eine Ausweitung des Hafengeländes durch die vorhandene Wohnbebauung begrenzt. Westlich des Containerterminals ist die FGL Handelsgesellschaft mbH angesiedelt, eine Erweiterung des Hafengeländes ist auch in diese Richtung nicht möglich. In östlicher Richtung begrenzt die bestehende Hafenbrücke das Containerterminal. Daher müssen im Bestand Ganzzüge geteilt werden, um diese dann auf die vorhandenen zwei Gleise abstellen zu können. Gegenwärtig kann nur maximal ein Ganzzug je Arbeitstag abgefertigt werden. Eine Erweiterung der Möglichkeiten für die Containerumschlag durch die drei Verkehrsträger ist daher – auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten – nur an einem anderen Standort umsetzbar.

Des Weiteren erzeugt die bestehende straßenseitige Zufahrt für den Ziel- und Quellenverkehr von und zum Hafen auf der Nordseite des Hafenbeckens bereits im Bestand eine hohe Fahrzeugdichte bis hin zum Stau auf der Bundesstraße 182. Alle Fahrzeuge im Zulauf zum Hafen müssen in der Einfahrt links abbiegen. Eine gesonderte Abbiegespur ist hier nicht vorhanden. Eine weitere Steigerung der Anzahl von LKW-Fahrten hätte in diesem Bereich zusätzliche Nachteile für den Verkehrsfluss/die Verkehrssicherheit und die umliegende Wohnbevölkerung zur Folge.

Die Fläche im Bereich des „Alter Hafen" weist gegenwärtig unterschiedliche Höhenlagen auf. Der Höhenunterschied von der gegenwärtigen Geländeoberkante an der Kaikrone (95,45 m ü. NHN) und dem landseitigen Ende des Baufeldes (96,3 m ü. NHN) beträgt 85 cm. Auf der für das Vorhaben überplanten Fläche befinden sich im Bestand insbesondere mehrere nicht bzw. teilweise genutzte Gebäude, zwei Gleise der Hafenanschlussbahn und sonstige befestigte bzw. Lagerflächen.

2 Planungsziele

Der Träger des Vorhabens verfolgt mit dem Bauvorhaben folgende Planungsziele:

Mit dem Bau eines neuen Terminals für den Kombinierten Verkehr auf der Südseite des Hafenbeckens Riesa verfolgt die Vorhabenträgerin das Ziel, eine neue leistungsfähige Umschlageinrichtung zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße (trimodales KV-Terminal) zu errichten. Das Terminal wird für eine Umschlagkapazität von bis zu 100 000 TEU/a ausgelegt; im Vergleich dazu beträgt die heutige Kapazität ca. 44 000 TEU/a. Das KV-Terminal soll im 3-Schichtbetrieb an sieben Tagen in der Woche betrieben werden. Gleichzeitig wird mit Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals der Containerumschlag auf dem gegenwärtigen nördlichen Hafengelände enden. Der sonstige Güterumschlag (insbesondere Schütt-, Stück- und Massengut) wird entsprechend der Angaben der Vorhabenträgerin auf der Hafennordseite erfolgen.

Das geplante KV-Terminal im Hafen Riesa wird dem Umschlag von Containerladeeinheiten zwischen den Transportmitteln LKW/Eisenbahn/Binnenschiff dienen. Zu diesem Zweck wird der Bereich des KV-Terminals als Schnittstelle zwischen den drei Verkehrswegen in einen Verkehrswegeteil Schiene mit sechs Ladegleisen, den Verkehrswegteil Straße, den Anlegestellen für Binnenschiffe, Containerumschlag- und -zwischenabstellbereichen sowie Parkflächen für LKW und PKW unterteilt, wovon die Schiffsanlagestellen und die PKW-Parkplätze bereits im Bestand vorhanden sind. Das geplante Vorhaben umfasst neben dem Bau der erforderlichen Gleisanlagen ebenfalls die Errichtung von zwei Containervollportalkränen, von hafeninternen Straßen, den Abriss mehrerer Gebäude, den Umbau einer Kaltlagerhalle, die Errichtung einer Trafostation, einer Bremsprobenanlage, von Anlagen für die Elektrotechnik/Beleuchtung, eine Aufschüttung des Terminalgeländes und die Errichtung einer flüssigkeitsdichten Oberfläche, den Bau von Anlagen der Wasserversorgung/Entwässerung einschließlich Lamellenklärer und Löschwasserversorgungsanlagen, die Errichtung der notwendigen Leit- und Sicherungstechnik, den Umbau von Düngemittelabgabestellen sowie den teilweisen Rückbau eines entwidmeten Gleisabschnitts entlang der Elbe (sog. Muskatorgleis) als Maßnahme zur Schaffung von Retentionsraum.

Das geplante KV-Terminal befindet sich vollständig auf Flächen im Eigentum der Vorhabenträgerin.

Das geplante Terminal für den Kombinierten Verkehr entspricht dem maßgeblichen Stand der Technik. Dadurch wird eine wesentliche Verbesserung der logistischen Ablaufstrukturen sowohl im schienengebundenen Gütertransport, im LKW-Vorstau als auch insgesamt im Containerumschlag über alle drei Verkehrsträger erreicht.

3 Erforderlichkeit der Maßnahme / Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist als ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, dass mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Es ist erfüllt, wenn für das Planvorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, das geplante Vorhaben also erforderlich ist. Dies ist nach ständiger Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht erst dann der Fall, wenn das Planvorhaben unausweichlich ist, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (siehe BVerwG, Urteil v. 09.06.2010 – 9 A 20.08, juris, Rn. 38; Urteil v. 16.03.2006 – 4 A 1075.04, BVerwGE 125, 116 Rn. 182).

Das Planvorhaben muss zur Erreichung der legitimen fachplanerischen Ziele in der konkreten Situation erforderlich sein. Dies ist der Fall, wenn das Vorhaben erkennbar geeignet ist, die jeweiligen Fachplanungsziele zu erreichen. Hieran fehlt es nur bei erkennbar groben Missgriffen der Planung. Erforderlich ist eine Eisenbahnplanung, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entspricht und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Für den Nachweis des die Erforderlichkeit belegenden Bedarfs ist regelmäßig durch die Vorhabenträgerin eine Prognoseentscheidung zu treffen, die die Planfeststellungsbehörde auf ihre Richtigkeit zu überprüfen hat. In Abweichung davon kann die Planrechtfertigung nach der Rechtsprechung auch unabhängig von der konkret prognostizierten Umschlagsentwickung bestehen, wenn das planfestgestellte Vorhaben zentral darauf abzielt, aus Gründen der Erhaltung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität eines Umschlagstandortes die Möglichkeiten zur Abfertigung zu erweitern und zu verbessern (siehe OVG Hamburg, Urteil v. 12.05.2021 – 1 Bf 492/19, juris, Rn.94 ff).

Der hiernach für die fachplanerische Zielkonformität erforderliche Bedarf für die Errichtung und den Betrieb des geplanten trimodalen KV-Terminals im Hafen Riesa ist aus infrastrukturellen Gründen gegeben. Das dem AEG u. a. zu Grunde liegende fachplanerische Ziel zu Gunsten des Eisenbahngüterverkehrs schließt die Errichtung des Terminals für den kombinierten Verkehr zur Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger ein. Im Kombinierten Verkehr finden Güterzüge und Binnenschiffe als Massentransportmittel im Hauptlauf Einsatz, der Vor- und Nachlauf erfolgt i. d. R. per LKW. Diese Infrastrukturprojekte müssen somit notwendigerweise an bedeutenden Verknüpfungspunkten der Netze verschiedener Verkehrsträger errichtet werden. Diese Standortanforderung ist im Hinblick auf den Hafen Riesa erfüllt. Der Bedarf für ein KV-Terminal im Hafen Riesa ist bereits durch das dort im Bestand vorhandene Terminal und dessen Umschlagszahlen belegt (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 1.2, 2 und Anhang 21, Fortschreibung der Prognose der Umschlagmengen vom 23.03.2018). Ergänzend wurde die Bedeutung des Binnenhafens Riesa als Umschlagstandort für den ostdeutschen Raum ebenfalls im „Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen" vom Januar 2013, erstellt durch die PLANCO Consulting GmbH Essen im Auftrag des BMVBS (PLANCO-Gutachten), bestätigt. Nach den Ergebnissen dieses Gutachtens zählt der Hafen Riesa zu den 21 bundesweit geeigneten Standorten für trimodale Umschlageinrichtungen. Darüber hinaus ist der Hafen Riesa entsprechend diesem Gutachten als Standort zur Übernahme von Hub-Funktionen geeignet. In einer ersten Bewertungsstufe wurden hierfür vom Gutachter in einem Ausschlussverfahren insgesamt 30 Standorte auf ihre Mindestvoraussetzungen für Hubfunktionen (Verkehrs-Drehscheibenfunktionen) untersucht. Im Ergebnis dessen wurden in der zweiten Bewertungsstufe 21 Standorte, darunter der Hafen Riesa, detailliert auf ihre Eignung als Hub geprüft. Die konkrete Einstufung in die Kategorie C im Rahmen des PLANCO-Gutachtens ist – entgegen der Auffassung verschiedener Einwender – insofern für die Feststellung der grundsätzlichen Eignung des Standortes unerheblich.

Schließlich sehen auch die einschlägigen aktuellen Raumordnungspläne den Hafen Riesa als bedeutsamen Umschlagstandort vor; auch die mit dem Planvorhaben verfolgte bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Hafenstandortes Riesa ist raumordnungsrechtlich als Ziel der Raumordnung vorgegeben. Die eisenbahnrechtliche Zielkonformität des Vorhabens liegt insofern vor.

Die Beurteilung des bestehenden Zustandes und die Berücksichtigung der künftigen Entwicklung der Umschlagmengen im kombinierten Verkehr als eine Schnittstelle innerhalb von Transportnetzwerken führen zu dem Schluss, dass der vorgesehene Bau eines trimodalen KV-Terminals im Hafen Riesa notwendig ist.

Das Vorhaben ist daher geeignet, die angestrebten Planungsziele zu verwirklichen.

Neben den vorgenannten im Bestand vorhandenen Defiziten und Konfliktpotentialen mit den daraus resultierenden Gefahren ergibt sich die Notwendigkeit, die Umschlageinrichtungen im Hafen Riesa den derzeitigen und künftigen Anforderungen durch einen Neubau eines leistungsfähigen trimodalen KV-Terminals besonders für den Containerumschlag anzupassen und damit die bestehenden Engpässe bei der Umschlagkapazität zu beseitigen. Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist vor allem die prognostizierte Containerumschlagmenge. Für diese ist die Auslastungsgrenze der bahnseitigen Umschlagskapazität im bestehenden Terminal bereits seit dem Jahr 2010 erreicht (vgl. auch Ordner 1 der Planunterlagen - Erläuterungsbericht, Seite 13 f.) Da weiterhin prognostisch mit einem Anstieg des kombinierten Verkehrs, insbesondere auch des Containerseehafenhinterlandverkehrs, zu rechnen ist, soll vor diesem Hintergrund auch der Hafen Riesa entsprechend dem aktuellen Stand der Technik ausgebaut werden (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Anhang 21, Fortschreibung der Prognose der Umschlagmengen für das geplante KV-Terminal Riesa). Für den prognostizierten Anstieg des bahnseitigen Containerumschlags bietet das derzeitige Terminalgelände „Neuer Hafen" nicht die erforderlichen Kapazitäten. Weitere Steigerungen des Containerumschlags über die Schiene sind nur mit zusätzlichem Rangieraufwand und zusätzlichen Moves zu realisieren. Da bereits heute der regelmäßige Container-Verkehr nach Riesa durch zwei Eisenbahnunternehmen durchgeführt wird, sind im Bestand keine weiteren schienengebundenen Slots für andere Kunden zur Containerbe- und -entladung vorhanden. Die Vorhabenträgerin muss daher schon heute weitere Abstellkapazitäten für die Aufnahme von Containern an vielen anderen Standorten im Hafengelände schaffen, um das anfallende stetige Wachstum bei den Hinterlandverkehren der Seehäfen zu bewältigen.

Das Planvorhaben zielt daher zentral darauf ab, aus Gründen der Erhaltung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Umschlagstandortes im Hafen Riesa die Möglichkeiten zum Containerumschlag unter Nutzung gemeinsamer Ladebrücken (Containervollportalkräne) für alle drei Verkehrsträger zu erweitern und zu verbessern. Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist dabei, wie bereits dargelegt, insbesondere die prognostizierte Containerumschlagmenge mit der hierfür erforderlichen Eisenbahninfrastruktur. Der geplante Neubau des KV-Terminals ist daher schon angesichts dieser betrieblichen Beschränkungen des aktuellen Standorts zwingend und damit vernünftiger Weise geboten.

Der Bedarf für das geplante Umschlagpotenzial ist gegeben. Die Vorhabenträgerin hat für das Planvorhaben die Umschlagmengen für das geplante KV-Terminal im Hafen Riesa gutachterlich prognostizieren lassen und diese Prognose dem Planfeststellungsantrag beigefügt (siehe Ordner 1 der Planunterlagen – Anhang 21, Fortschreibung Prognose der Umschlagmengen vom 23.03.2018). Nach den Ergebnissen der gutachterlichen Prognose ist bei den zu erwartenden jährlichen Wachstumsraten i. H. von ca. 2,9 % mit erheblichen Steigerungen des Containerumschlags am Standort Riesa zu rechnen. Dabei kann bereits für das Jahr nach Inbetriebnahme von einem Umschlagvolumen ausgegangen werden, das die aktuellen Kapazitäten des bestehenden KV-Terminals im Hafen Riesa deutlich übersteigt (siehe auch Ordner 1 – Anhang 21, Tabelle 1: Mengenentwicklung im KV-Terminal Riesa 2022 – 2041 in TEU). Es ist absehbar, dass innerhalb eines angemessenen Prognosezeitraums mit einer Auslastung bis zu der im Antrag auf Planfeststellung angegebenen betrieblichen Höchstgrenze der Umschlagkapazitäten zu rechnen ist.

Die von verschiedenen Einwendern erhobenen Kritikpunkte an den Details der Prognose besonders im Zusammenhang mit den Wasserverhältnissen der Elbe und deren Schiffbarkeit sind für die Erforderlichkeit der Planung nicht entscheidend. Auch an Tagen mit

einer eingeschränkten Schiffbarkeit der Elbe ist das geplante Umschlagterminal hinreichend betriebsfähig. Etwaige Beeinträchtigungen der Schiffbarkeit der Elbe ändern nichts daran, dass insbesondere die bahnseitigen Defizite des Bestands-Terminals durch das Planvorhaben behoben werden. Die Notwendigkeit des Hafeninfrastrukturausbaus ist erkennbar nicht davon abhängig, wie die jahresdurchschnittliche Schiffbarkeit der Elbe sich ggf. ändert. In Bezug auf den trimodalen Umschlagbetrieb im Hafen Riesa nimmt die Binnenschifffahrt eine wichtige Ergänzungsfunktion zur Bahn im Vor- und Nachlauf zu den Seehäfen wahr. Umgekehrt kann die Bahn als „Binnenschifffahrtsersatzverkehr" dienen, falls die Schiffbarkeit der Elbe nicht gegeben ist. Insofern können auch in Perioden von Niedrigwasser alle geplanten Containertransporte zuverlässig abgewickelt werden. Dies ist gerade ein Vorteil des trimodalen Terminals im Hafen Riesa. Wo es möglich ist, soll wegen ihrer wirtschaftlichen Vorteile die Binnenschifffahrt genutzt werden, wo nicht, die Bahn. Insofern bietet auch dieses Zusammenspiel der Verkehrsträger Bahn und Schiff für jeden Verlader eine höchstmögliche Verlässlichkeit bei optimaler Nutzung der jeweiligen Vorteile der Verkehrsträger. Die Schifffahrtsverhältnisse hängen ebenso nicht maßgeblich davon ab, ob und wann Maßnahmen zur Erhaltung der langfristigen Nutzbarkeit der Elbe als Bundeswasserstraße entsprechend den Absichtserklärungen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik (Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tschechischen Republik über die Unterhaltung und Entwicklung der internationalen Binnenwasserstraße Elbe aus dem Jahr 2021) und zu dem Gesamtkonzept Elbe umgesetzt werden.

Darüber hinaus wird im Endbericht durch das PLANCO-Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Standorten für den Güterumschlags für den Standort Riesa ein deutlicher Anstieg für den kombinierten Verkehr als auch für den Containerverkehr prognostiziert. Nach allen vorliegenden Prognosen ist mit einem steigenden Wachstum bei Containerverkehren zu rechnen. Der Containerverkehr ist schon jetzt im Hafen Riesa dominierend. Die Entwicklung des Containerumschlags im schon bestehenden KV-Terminal nördlich des Hafenbeckens zeigt u. a. für den Zeitraum 2003 bis 2010 ein Wachstum des jährlichen Containerumschlags von 2 150 TEU auf 41 673 TEU auf, um danach mit Schwankungen in etwa konstant zu bleiben (siehe auch Ordner 1 – Erläuterungsbericht, Anhang 21, Kapitel 2.1). Die Ursache für die Stagnation des Containerumschlags seit dem Jahr 2011 liegt vorrangig in den begrenzten Kapazitäten des KV-Terminals im heutigen Zustand. Neben Beschränkungen in den Verkehrsflächen und in der Umschlagtechnik (Wippdrehkräne statt moderner Portalkräne) wird die Kapazität maßgeblich durch die begrenzten Gleislängen zur Zugabfertigung beschränkt. Mit zwei halbzuglangen Gleisen ist derzeit die Abfertigung von maximal einem Ganzzug am Tag möglich, was einer Umschlagleistung per Bahn von ca. 31 000 TEU/a entspricht. Insofern ist das Planvorhaben von erheblicher Bedeutung, da es sich besonders auf den schienengebundenen Containerumschlag richtet und ein weiteres Wachstum des Containerumschlags am heutigen Standort aus den bereits genannten Gründen nicht möglich ist.

Sowohl die eingereichten Planunterlagen als auch die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange bestätigen die Planung für den Neubau des KV-Terminals auf dem Gelände des Hafens Riesa in der Stadt Riesa als geeignetes Mittel für die Erreichung der Planungsziele der Vorhabenträgerin. Gleichzeitig stellt das Vorhaben eine wirtschaftliche Lösung dar, ein über die im Eigentum der Vorhabenträgerin hinausgehender Grunderwerb ist nicht erforderlich. Alle Maßnahmen außerhalb des geplanten eigentlichen Terminalgrundstücks erfordern nur zeitweilige Grundstücksinanspruchnahmen bzw. eine dingliche Sicherung im Zusammenhang mit einzelnen landschaftspflegerischen Maßnahmen (Maßnahme E 1) bzw. Artenschutzmaßnahmen (Ersatzhabtat Zauneidechse). Zusätzliche Eingriffe in das Eigentum Dritter werden dadurch weitestgehend vermieden.

Zudem steht das Vorhaben einer Erreichung der Klimaziele des KSG nicht entgegen. So ist die Maßnahme auch im Zusammenhang mit der Verlagerung des Verkehrs auf klimafreundliche Optionen wie Schienenverkehr und Binnenschifffahrt zu sehen (vgl. hierzu Klimaschutzprogramm der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2025, lfde. Nr. 343, Ausrichtung des Klimaschutzprogramms und Überblick, Handlungsfeld Güterverkehr). Die mit dem Vorhaben beabsichtigte Verlagerung von Güterverkehren (Containertransporte) von der Straße auf die Schiene bzw. Bundeswasserstraße stellt einen effizienten und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz dar und wird nach dem geltenden Klimaschutzprogramm der Bundesregierung als eine Maßnahme zur Erreichung der Zwecke des KSG aufgeführt (vgl. auch Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung, Punkt 3.4.3.6). Das Klimaschutzprogramm beinhaltet als eines der Maßnahmenbündel die Kohlendioxidminimierung durch die Verlagerung von Verkehr auf den klimafreundlicheren Verkehrsträger Schiene, der zu diesem Zweck sowohl bezogen auf den Schienenpersonenverkehr als auch hinsichtlich des Schienengüterverkehrs – u. a. durch den Einsatz längerer Güterzüge, die Verbesserung der Kombination verschiedener Verkehrsträger entsprechend der jeweiligen Vorteile, die Digitalisierung des Schienengüterverkehrs – deutlich zu stärken ist.

Durch die Erweiterung der Kapazitäten für den Güterumschlag über den Kombinierten Verkehr im Hafen Riesa können im Gegensatz zum reinen Straßengüterverkehr Einsparungen von CO_2-Emissionen erreicht werden. Der kombinierte Verkehr zeichnet sich durch eine mehrgliedrige Transportkette aus, welche sich üblicherweise aus einem Vor-, Haupt- und/oder Nachlauf zusammensetzt. Herbei bildet der Hauptlauf den längsten Transportabschnitt, der mit Eisenbahn oder Binnenschiff zurückgelegt wird und durch die Nutzung dieser Massentransportmittel eine bedeutende Mengenbündelung ermöglicht. Das KV-Terminal bildet die Schnittstelle zwischen den Transportabschnitten, hier findet der Umschlag der Ladeeinheiten und der Wechsel des Verkehrsträgers statt. Insofern wird durch die mit Umsetzung des Planvorhabens erzielte Erhöhung der Kapazitäten für den Schienengüterverkehr und Digitalisierung der Umschlagprozesse eine wesentlich bessere Mengenbündelung mit den Massentransportmitteln Eisenbahn und Binnenschiff im Hauptlauf erzielt. Mit dem Vorhaben wird eine sehr gute schienenseitige Anbindung zu deutschland- und europaweiten Logistik- und Verteilzentren geschaffen. Gleichzeitig kann damit der Nachlauf per LKW kürzer und flexibler gestaltet werden (Nutzung nur im Nah- und Regionalbereich). Der Kombinierte Verkehr gilt aufgrund der effektiven Nutzung von Massentransportmitteln mit den geringsten CO_2eq-THG-Emissionen im Hauptlauf als eines der umweltfreundlichsten Transportsysteme. Die durch die Bauarbeiten bzw. den Baustellenverkehr verursachten Treibhausgasemissionen sind als zwingend notwendige Voraussetzung zur Realisierung des im Interesse des Klimaschutzes stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Aber selbst unter Einbeziehung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung ist der Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr der klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Vor diesem Hintergrund stellt die mit dem Vorhaben verbundene Verkehrsverlagerung auf die Schiene auch unter Berücksichtigung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung einen Beitrag zur Treibhausgasminderung und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele dar. Folglich hat das Planvorhaben durch seinen Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene insgesamt eine positive Auswirkung auf die Reduktion von CO_2-Emissionen. Das Vorhaben steht damit ebenfalls im Einklang mit den Zielen des KSG und den zu seiner Erfüllung festgelegten Maßnahmen im Klimaschutzprogramm.

Im Ergebnis des durchgeführten Planfeststellungsverfahrens ist das planfestgestellte Vorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung unter Abwägung aller Vor- und Nachteile zweckmäßig und geeignet, die Planungsziele zu erreichen.

III Planungsvarianten

1 Variantenprüfung

1.1 Beschreibung der Varianten

Bei der Entscheidung, den Plan für den Neubau des trimodalen KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen festzustellen, wurde auch geprüft, ob es eine sachlich bessere Lösung für die zu bewältigende Planaufgabe gibt oder ob zumindest eine geeignete Variante vorhanden ist, die in erkennbar geringerem Ausmaß entgegenstehende öffentliche und private Belange beeinträchtigen würde. Die Entscheidung für den gewählten Standort beruht auf folgenden Überlegungen:

Für den Bau des KV-Terminals sind folgende Standortmindestanforderungen bestimmend:

- Umschlagkapazität von mindestens 100 000 TEU/a
- 3-Schichtbetrieb
- Trimodalität

Im Rahmen der Vorplanung für das trimodale KV-Terminal wurden drei Varianten erarbeitet und untersucht, die die Planungsziele unter Berücksichtigung der Mindestanforderungen und Planungsvorschriften erfüllen (vgl. u. a. Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Abschnitt 3 und Ordner 2 der Planunterlagen – Zeichn.-Nr. 1 Standortvarianten). Im Rahmen eines Variantenvergleiches wurden die Varianten insbesondere nach Flächenverfügbarkeit, Anschlussmöglichkeiten an die bestehende Verkehrsinfrastruktur, nach Umweltgesichtspunkten sowie nach wirtschaftlichen Kriterien beurteilt mit dem Ziel der Ermittlung einer Vorzugsvariante.

Die Variante 1 beinhaltet den Ausbau des auf der Nordseite des Hafenbeckens bereits bestehenden trimodalen Terminals („Neuer Hafen"). An das bestehende Terminal grenzen unmittelbar Wohnbebauung und eine Hochwasserschutzanlage an. Die Gleisanlage ist am Standort bereits vorhanden, kann aber aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte nicht erweitert werden.

Als Variante 2 wurde der Bau eines neuen trimodalen KV-Terminals auf der Südseite des Hafenbeckens, aber noch auf dem Gelände des „Neuen Hafen" untersucht. Die an diesem Standort mögliche Terminalfläche wird westlich durch eine bestehende Lagerhalle und östlich durch einen Anlagenbetrieb eingeschlossen. Die Gesamtlänge des Terminals für die Variante 2 beträgt ca. 330 m. Für dieses Terminal sind zwei vorhandene Gleise mit einer Länge von je ca. 330 m nutzbar.

Für die Variante 3, den Neubau eines neuen KV-Terminals auf der Südseite des Hafenbeckens, auf dem Gelände des „Alten Hafen", steht eine Terminalfläche mit einer Gesamtlänge von ca. 540 m zur Verfügung. Auf dieser Fläche können sechs Ladegleise mit einer Länge von bis zu jeweils ca. 420 m Länge errichtet werden.

1.2 Vergleich der Varianten

In der Gesamtabwägung aller vorbezeichneten Varianten ist der – von der Vorhabenträgerin vorgeschlagenen – Variante 3 der Vorzug zu geben.

Dies beruht auf den nachfolgenden Überlegungen:

Die untersuchten Varianten berücksichtigen alle Besonderheiten im Planungsgebiet und weisen jeweils die infrastrukturelle Ausstattung für einen trimodalen Anschluss aus. Die Zielsetzung, eine Umschlageinrichtung zu betreiben, in der Ladeeinheiten zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Binnenwasserstraße verladen werden, wird grundsätzlich mit allen untersuchten Varianten erreicht.

Besonders im Hinblick auf die Umsetzung eines dreischichtigen Terminalbetriebs, die geforderte Umschlagkapazität von 100 000 TEU/a, den Flächenverbrauch und die Eingriffe in Natur und Landschaft wirken sich die einzelnen Varianten für die Trassenführung teilweise aber sehr unterschiedlich aus (vgl. auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 3).

Ein wesentlicher Standortnachteil der Variante 1 ist die auf der Hafennordseite nicht mehr erweiterungsfähige Gleisanlage. Infolge dessen können bahnseitig nur Container bis zu einer Menge von ca. 33 000 TEU umgeschlagen werden. Gleichzeitig ist schon im Bestand an diesem Standort wegen der unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung der Betrieb des Terminals auf den Zeitraum von 06:00 bis 22:00 Uhr begrenzt. Die geplante Steigerung der Umschlagkapazität hätte bereits für sich allein erhebliche Lärmkonflikte mit den benachbarten Wohnnutzungen zur Folge. Ein dreischichtiger Terminalbetrieb ist insofern am Standort der Variante 1 nicht realisierbar.

Bei der Variante 2 kann – ebenso wie bei Variante 1 – aufgrund der begrenzt verfügbaren Fläche keine Erweiterung der vorhandenen Gleisanlage umgesetzt werden. Ebenso wie bei Variante 1 können daher jährlich nur max. 33 000 TEU bahnseitig abgefertigt werden. Das Planungsziel, die Containerumschlagkapazität von 100 000 TEU/a, wird damit ebenfalls nicht erreicht. Weiterhin wäre für die Genehmigungsfähigkeit des dreischichtigen Anlagenbetriebs eine mindestens 8 m hohe Lärmschutzwand zur Grundstücksgrenze an der Paul-Greifzu-Straße zu errichten, wobei voraussichtlich für diesen Fall zusätzlich erhebliche Betriebseinschränkungen umgesetzt werden müssten, um auch die Einhaltung der Immissionsrichtwerte an den benachbarten Wohnnutzungen südlich der Paul-Greifzu-Straße zu gewährleisten.

Bei der Variante 3 am Standort „Alter Hafen" können aufgrund der vorhandenen Nutzfläche ausreichend Gleisanlagen errichtet werden, um auch bahnseitig einen Umschlag von bis zu 100 000 TEU, selbst unter Berücksichtigung des eingeschränkten Nachtbetriebs, ohne Weiteres zu ermöglichen. Gleichzeitig ist am Standort „Alter Hafen" ein Dreischichtbetrieb der Umschlageinrichtung möglich, wenn auch nachts mit Einschränkungen des Betriebs auf einen Vollportalkran.

Neben den Standortmindestanforderungen sind ebenfalls die Kriterien der Standortumweltverträglichkeit entscheidungserheblich (siehe auch Kapitel C.IV.5 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die Grundstücke für die drei Varianten zum Neubau des trimodalen Terminals befinden sich im Eigentum der Vorhabenträgerin und sind Bestandteil des Sondergebiets Hafen in Riesa. Die Neuversiegelung ist bei der Variante 1 nur etwa halb so hoch wie bei den Varianten 2 und 3. Die Flächenversiegelung für die Varianten 2 und 3 sind von der Größe her vergleichbar. Unter Betrachtung der Flächendynamik und Gebietsentwicklung im Hafen- und Gewerbegebietsumfeld kann aber davon ausgegangen werden, dass die Flächen im Sondergebiet Hafen bis auf wenige Abstandsgrünstreifen in den kommenden Jahren versiegelt sein werden und dieses Kriterium nicht maßgeblich bei der Standort- und Variantenanalyse für das geplante Vorhaben ist. Bei der Variante 1 können in Bezug auf mehrere Umweltkriterien erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, die bei den beiden anderen Varianten vermieden werden können. Dies betrifft ins-

besondere die vorhabenbedingten Immissionsrisiken aufgrund der Wohnstandort-Exposition, die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und der Ortsbildkonflikt auch im Zusammenhang mit dem Lärmschutzaufwand. Folglich hat die Vorhabenträgerin zu Recht die Variante 1 infolge der Verfehlung der Standortmindestanforderungen und infolge der umweltbezogenen Konflikte des Vorhabens als ungeeignete Variante für die Umsetzung der Planungsziele frühzeitig ausgeschlossen.

In Bezug auf die externen Effekte durch den im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben zu berücksichtigenden LKW-Verkehr sind keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Varianten 2 und 3 festzustellen. Weiterhin weist die Variante 2 gegenüber der Variante 3 zunächst bei der pauschalen Bilanzierung der Immissionsrisiken im Bereich einer 175 m-Wirkzone (jeweils ohne Lärmschutzwand) gewisse Vorteile auf (siehe auch Ordner 1, Erläuterungsbericht, Tabelle 3). Diese Vorteile fallen aber nicht mehr besonders ins Gewicht bei Berücksichtigung der auch bei dieser Variante erforderlichen Lärmschutzwand. Für die Variante 2 wird eine Lärmschutzwand bis zur ca. 3-fachen Größe gegenüber der Lärmschutzwand für die Variante 3 erforderlich.

Das Wohnumfeld wird bei Variante 3 insbesondere im Beziehungsfeld zwischen dem Alten Hafen und den Wohnstandorten Kirchstraße mit Realisierung des Vorhabens erheblich störend verändert. Für Variante 2 gilt dies für den Bereich entlang der Paul-Greifzu-Straße, wobei die Eingriffe in das Wohnumfeld hier nur auf einer halb so langen Strecke bestehen, wie bei Variante 3. Bei Variante 2 wird aber der Konflikt mit dem Wohnumfeld überlagert mit der ortsbildlichen Wirkung der hier erforderlichen, ca. 350 m langen und ca. 8 m hohen Schallschutzwand. Die Erholungsfunktionen im Wohnumfeld werden unter Berücksichtigung der im Stadtraum bereits bestehenden Vorbelastung für die beiden Varianten 2 und 3 als geringer bewertet.

Hinsichtlich der im Planungsgebiet vorhandenen Ruderalflächen und Habitatqualitäten hat die Variante 3 erheblich mehr Verluste dieser Flächen zur Folge als die Variante 2. Die Ruderalflächen sind aber in der Regel junge Sukzessionsflächen, da während der Bauzeit der neuen Kaimauer von 2011 bis 2013 größere Teile des Alten Hafens als Lager- und Baustellenflächen genutzt wurden. Im Gegensatz dazu weist zwar die Variante 2 den niedrigeren zu beanspruchenden Ruderalflächenanteil aus. Auf dem betreffenden Gelände ist aber im Vergleich zur Variante 3 ein größerer Anteil an Rohbodenflächen vorhanden, welcher grundsätzlich ebenfalls einen vergleichbaren Biotopwert aufweist. Dies belegen auch die Ergebnisse der Erfassung von Zauneidechsen im Planungsgebiet. Im Bereich der Gleisanlagen „Neuer Hafen“ an der Südseite des Hafenbeckens wurden bei fachgutachterlichen Begehungen einzelne Exemplare der Zauneidechse aufgefunden, im Bereich „Alter Hafen“ waren im Rahmen dieser Erfassungen keine Nachweise für diese Art zu verzeichnen. Hierzu wird auch direkt auf Ordner 5, Register 3, S. 18 der Planunterlagen (Erfassung Zauneidechse) verwiesen. Insgesamt sind die im Planungsgebiet vorhandenen Ruderalflächen im gesamten Umfeld des Vorhabens leicht wiederherstellbar. Mögliche vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Biodiversität bzw. Vernetzung zu natürlich geprägten hochwertigen Biotopkomplexen sind bei der Variante 3 als mittel (z. B. nahe gelegene Elbaue) und der Variante 2 als gering zu beurteilen.

In Bezug auf die Versiegelung der Flächen für Gefahrgutumschlag und intensiver verkehrlicher Nutzung unterscheiden sich die Varianten 2 und 3 kaum. Dies betrifft auch die Wirkungen des Vorhabens auf die im Planungsgebiet vorhandene Altlasten. Die insbesondere zur Minimierung der Altlasten-Mobilisierungsrisiken und zur Verbesserung des Hochwasserschutzes geplante Höherlegung des Terminal-Geländes ist bei beiden Varianten erforderlich. Für die Umsetzung der Variante 2 sind aber insbesondere wesentlich höhere Aufwendungen für die Niveauanhebung der Gleisanlagen und Kranbahnen erforderlich, als bei Variante 3. Im Zusammenhang mit den hierfür erforderlichen Maßnahmen sind Kosten und Zumutbarkeit für die Variante 3 als deutlich günstiger als bei Variante 2

einzuschätzen. Die Variante 2 weist hierbei ein schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.

Im Ergebnis des Vergleichs der Varianten 2 und 3 hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter sind der Variante 2 gewisse Vorzüge in Bezug auf die Wirkungen des Vorhabens auf die Biodiversität und Vernetzung einzuräumen, die aber, wie bereits ausgeführt, kaum gewichtig sind. Dieser Faktor hat somit für die Entscheidung zur Vorzugsvariante keine maßgebende Bedeutung. Von höherem Gewicht ist aber der von der Variante 3 ausgelöste Konflikt mit dem Wohnumfeld. Hier werden, zusätzlich zu den Maßnahmen des Lärmschutzes, Maßnahmen zum Sichtschutz und zur Wohnaufwertung für die Wohnbebauung in der Ortslage Gröba erforderlich. Im Vergleich dazu sind – ohne weitergehende Betrachtung auch der Ortsbildbeeinträchtigung durch die erforderlichen Lärmschutzwände – mit der Variante 2 etwas bessere Möglichkeiten gegeben, diesen Konflikt z. B. städtebaulich durch Straßenraum-Neugestaltung zu lösen.

Der Variantenvergleich auf der Ebene der Betrachtung der Umweltschutzgüter führt summarisch nicht zu einem klaren Vorzug für eine der Varianten 2 oder 3. Folglich bestehen die maßgeblichen Vorteile der Variante 3 darin, dass alle Planungsziele unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens erreicht werden können.

Insgesamt ist die Variante 3 besonders aus technischen, logistischen und wirtschaftlichen Gründen am besten geeignet, die mit der Planung verfolgte Zielstellung zu erreichen unter Minimierung der vorhabenbedingten Auswirkungen vor allem für das Wohnumfeld sowie die Schutzgüter Wasser, Boden sowie Natur und Landschaft.

Im Ergebnis ist auch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Variante 3 für den Bau eines trimodalen KV-Terminals im Hafen Riesa am besten geeignet, eine nach dem aktuellen Stand der Technik ausgelegte Umschlageinrichtung für den Containerumschlag zwischen den Verkehrsträgern LKW/Eisenbahn/Binnenschiff unter Minimierung des Eingriffs besonders in die vorhandenen Siedlungsgebiete, die Schutzgüter Natur und Landschaft sowie Boden/Flächenverbrauch zu erreichen. Das Planvorhaben gewährleistet eine maßgebliche Erweiterung und Verbesserung der Möglichkeiten zur Container-Abfertigung für alle drei Verkehrsträger unter Erhaltung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Umschlagstandortes im Hafen Riesa. Mit der Variante 3 können alle mit der Planung verfolgten Zielstellungen erreicht werden (vgl. auch Gliederungspunkt C.II.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Der geplante Neubau des trimodalen KV-Terminals ist angesichts der betrieblichen Beschränkungen des aktuellen Standorts zwingend und damit vernünftiger Weise geboten.

Mehrere Einwender kritisierten die Standortalternativenprüfung durch die Vorhabenträgerin. Als alternative Planungsvarianten wurden von der Vorhabenträgerin zutreffenderweise neben der Vorzugsvariante der Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite des Hafens und die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite im Neuen Hafen untersucht. Die Prüfung umfasste die Standortmindestanforderungen (hier Trimodalität, 3-Schichtbetrieb, Umschlagkapazität von 100 000 TEU/a) als auch die Umweltverträglichkeit an den jeweiligen Standorten. Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials sind alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen zu berücksichtigen; eine weitergehende Prüfung von Standortalternativen außerhalb des Hafenbereichs ist demgegenüber nicht erforderlich. Den in den Einwendungen benannten möglichen Alternativen, wie das Industriegebiet an der B 6 (RIO), Grundstücke der ehemaligen AFG Arbonia Forster Gruppe, Güterbahnhof Neuburxdorf, ehem. Kasernengelände in Gröditz u. a., fehlen grundlegende Voraussetzungen in Bezug auf die Planungsziele der Vorhabenträgerin. Ein trimodales Containerumschlagterminal, das neben dem Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert, kann auf den von Seiten der Einwender an-

geregten Alternativstandorten nicht umgesetzt werden. Eine Prüfung dieser angesprochenen Alternativstandorte für den Bahn- und LKW-Umschlag ist nicht notwendig, da diese nicht den von der Vorhabenträgerin bezweckten Errichtung eines trimodalen KV-Terminal entsprechen. Als ein insofern anderes Projekt stellen diese keine zu prüfende Alternative dar. Entgegen den von den Einwendern vorgetragenen Bedenken kann ein Containerterminal für den Umschlag Binnenschiff/Bahn/LKW auf dem Gelände des Hafens Riesa verwirklicht werden. Der gewählte Standort im Hafengelände verfügt bereits über sehr gute Anbindungsverhältnisse für einen trimodalen Hafen. Es bedarf weder zusätzlicher Maßnahmen eines Gewässerausbaus noch der Verlegung von Anbindungsgleisen. Auch die straßenseitige Anbindung ist ohne zusätzliche umfangreiche straßenseitige Erschließungsmaßnahmen gegeben. Zudem ist die gewählte Vorhabenfläche aufgrund der vorhandenen Altlastenverdachtsflächen und der geringen Bodenwertigkeit für das Planvorhaben im Vergleich zu anderen Flächen besonders geeignet. Der von der Vorhabenträgerin vorgenommene Variantenvergleich und die Entscheidung für die Vorzugsvariante ist insgesamt nicht zu beanstanden. Die von den Einwendern empfohlenen Alternativen sind von der Vorhabenträgerin nachvollziehbar nicht weiterverfolgt worden, da an den betreffenden Standorten der Transportträger Binnenschiff nicht einbezogen werden und damit die mit dem Vorhaben verfolgte Trimodalität für den Wechsel der Ladeeinheiten nicht umgesetzt werden kann.

Sonstige Alternativlösungen für den Neubau eines trimodalen Terminals für den Kombinierten Verkehr, die bei gleicher planerischer Zielstellung gegenüber der gewählten Variante 3 vorzugswürdig wären, drängen sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf.

2 Ausbaustandard Vorzugsvariante

Bereits unter Punkt C.II.3 der Entscheidungsgründe sind die maßgeblichen Gesichtspunkte für die Erforderlichkeit der Maßnahme dargelegt worden. Darüber hinaus wurde auch entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens im Detail einer sachgerechten Abwägung genügt.

Die Dimensionierung der erforderlichen Betriebsanlagen der Eisenbahn wird maßgeblich bestimmt durch den prognostizierten Güterbahnverkehr (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Anhang 21 Fortschreibung der Prognose der Umschlagmengen). Die technische Ausgestaltung der Gleisanlagen der Anschlussbahn auf dem Gelände des geplanten KV-Terminals basiert auf dem geplanten Containerumschlag von 100 000 TEU/a und auf den prognostizierten Zugfrequentierungen, hier die zukünftige Abfertigung von drei Zügen täglich (gegenüber nur einem Ganzzug im Bestand).

Der Begriff der Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ebenso wie derjenige der Serviceeinrichtungen nach § 2 AEG unter Berücksichtigung seiner Funktion auszulegen, das heißt das Erfordernis der Betriebsbezogenheit muss gegeben sein. Die Betriebsanlagen schließen alle Grundstücke, Bauwerks- und sonstige Einrichtungen einer Eisenbahn ein, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Güterverkehrs erforderlich sind. Somit sind der Eisenbahnbetriebsanlage auch die Umschlag- und sonstigen Verkehrsanlagen zuzurechnen, wie auch Containerladebrücken (Containervollportalkräne) zum Umladen von Containern von der Eisenbahn auf das Schiff/den LKW und umgekehrt. Weiterhin stehen im notwendigen technisch-funktionalen Zusammenhang mit dem Betrieb der Anschlussbahn auch Dienstgebäude, in denen sich das Personal für die Vorbereitung und Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs aufhalten muss als auch Gebäude, in denen sich u. a. Abfertigungseinrichtungen für den Güterverkehr befinden. Auch Lagerhallen und sonstige Einrichtungen zur transportbedingten Zwischenabstellung von Gütern, die dem schienengebundenen Güterumschlag dienen, sind Nebeneinrichtungen des planungsrelevanten Schienennetzes.

Die zusätzlichen Gleiskapazitäten eröffnen der Vorhabenträgerin die Gelegenheit, weitere Güterzugverbindungen in andere Relationen aufzubauen, für die bisher aus Gründen der fehlenden Kapazitäten des gegenwärtig betriebenen KV-Terminals nördlich des Hafenbeckens keine Möglichkeiten bestanden.

2.1 Zwangspunkte

Die Flächen des „Alten Hafen" in Riesa werden gegenwärtig an das öffentliche Straßennetz durch die Zufahrt zum KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr., die Zufahrt zur Paul-Greifzu-Straße und die Zufahrt zur Lauchhammerstr. 38 angeschlossen.

Zwangspunkte bilden die Konstruktionshöhen bzw. Unterkanten der Hafenbrücke sowie die Höhe und Lage der bestehenden Gleisanschlüsse für das Hafengelände. Des Weiteren ist der vorhandene Gleisanschluss für die am östlichen Ende der hafeninternen Erschließungsstraße befindlichen Kesselwagenentladung und Düngemittelabgabestelle eines anderen Unternehmens zu gewährleisten.

Weiterhin wird das für den Bau des Terminals vorgesehene Gelände vom Städtischen Hauptsammler 3 gequert, dessen Höhe und Verlauf bei Planung und Bau des KV-Terminals Berücksichtigung finden muss.

Für den Betrieb des Elbehafens Riesa sind auch bestimmte Wasserstände, u. a. für die Baggersohle (87,00 m ü. NHN), den Mittelwasserstand (MW: 90,75 m ü. NHN), den höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW: 94,08 m ü. NHN) und ein 100-jährliches Hochwasser (HQ100: 96,93 m ü. NHN), maßgeblich. Die hydraulischen Nachweise für die Entwässerung des KV-Terminals sowie die Planungen für das Auslaufbauwerk und zur Containerstellfläche erfolgen auf der Grundlage des festgelegten höchsten schiffbaren Wasserstandes (vgl. auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Planauszug 4 und Ordner 2 der Planunterlagen – Schnitt C-C mit Auslaufbauwerk, Zeichn.-Nr. 2.8-1).

2.2 Hafeninterne Verkehrsanlagen und sonstige Einrichtungen für den Güterumschlag

Die zu errichtenden Verkehrsstrukturen für das trimodale Umschlagterminal gliedern sich in schienengebundene und straßengebundene Objekte. Bauliche Maßnahmen an den Schiffsanlagestellen sind im Rahmen des Vorhabens nicht erforderlich.

2.2.1 Gleisanlagen

Da die Auslastungsgrenze für den bahnseitigen Containerumschlag im bestehenden Terminal schon seit einigen Jahren erreicht ist, ist der maßgebliche Bestandteil des Vorhabens die Modernisierung/Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur auf dem Gelände „Alter Hafen" für einen Containerumschlag von 100 000 TEU/a.

Der bahnseitige Ziel- und Quellenverkehr zum geplanten KV-Terminal erfolgt – wie im Bestand – über den Rangierbahnhof Riesa. Bei den geplanten Gleisanlagen des Vorhabens handelt es sich um eine Anschlussbahn. Der Anschuss des KV-Terminals an den Rangierbahnhof Riesa erfolgt westlich des Terminalgeländes über die bestehenden Hafengleise 1 und 2. Die Gleisanlagen des geplanten KV-Terminals umfassen sechs Bahngleise mit einer Länge von bis zu je 420 m und die dazugehörige Weichengruppe. Davon dient das hafenbeckenseitig gelegene zweite Bahngleis gleichzeitig als Durchfahrgleis für die Bedienung des Gleises 2. Über das Gleis 2 wird auch das Tanklager der Firma BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg (ehem. Beiselen GmbH Ulm) bedient (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 6.6.2).

Die geplanten sechs Terminalgleise verlaufen in östlicher Richtung parallel zur Kaimauer. Die Aufteilung auf die sechs Gleise ausgehend von den beiden vorhandenen Zuführungsgleisen erfolgt über insgesamt vier Weichen (T1 bis T4). Der parallele Abstand der Terminalgleise 1 - 6 beträgt jeweils 5,0 m zur Gleisachse, die Nutzlänge unter Kran zwischen ca. 381 m und 421 m. Die fünf Stumpfgleise des Terminals werden am Ende mit ausreichend dimensionierten Bremsprellböcken gesichert. Das Terminalgleis 2 wird zur Andienung des höhenmäßig anzupassenden Umschlaggleises der Düngemittelverladeanlage um ca. 40 m weitergeführt und am Gleisende ebenfalls durch einen Bremsprellbock gesichert. Um eine Möglichkeit für eine Umfahrung zu schaffen, werden zwischen den Terminalgleisen 2 und 3 die Weichen T5 und T6 eingebaut.

Zwischen den Gleisanlagen und den Pfeilern der Hafenbrücke werden im Bereich der Weiche T1 und des Gleises 2 die erforderlichen Mindestabstände nicht eingehalten. Es werden daher in diesem Bereich Führungsschienen nach der DB-Richtlinie 820 „Grundlagen des Oberbaus" Modul 820.2040 A05 „Führungen und Fangvorrichtungen" eingebaut.

Im Zusammenhang mit dem für das KV-Terminal herzustellende Gleismodul werden ebenfalls Gleislageanpassungen, vor allem Gleisanhebungen, für die vorhandenen Bahnanlagen außerhalb des Terminalgeländes, die auch durch Dritte genutzt werden, erforderlich. Hierbei sind im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben die von dem Unternehmen BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg (ehem. Beiselen GmbH Ulm) für die Düngemittelverladestation genutzten Gleisanlagen östlich des KV-Terminals teilweise zurückzubauen und an die Gleisbauauslegung des Terminals neu anzubinden. Weiterhin sind die westlich des Terminals vorhandenen Zuführungsgleise an die prognostizierten Zugfrequentierungen anzupassen. In diesem Zusammenhang sind die Weichen 21 und 22 zurückzubauen und durch Lückenschluss bei beiden Gleisen zu ersetzen (vgl. auch Ordner 2 der Planunterlagen – Gleisplanung Lageplan 1, Zeichn.-Nr. 101d). Ferner wird das Gleis 48 der Anschlussbahn des Hafens Riesa mit dem Hafengleis 2 über einen Lückenschluss von ca. 150 m Länge verbunden. Die beiden Zuführungsgleise mit den Weichen 23 und 24 sind höhenmäßig um ca. 0,6 m an die Höhe der geplanten Gleise des KV-Terminals anzupassen, davon Gleis 1 über eine Länge von ca. 870 m und Gleis 2 über eine Länge von ca. 600 m.

Alle bahntechnischen Anlagen werden nach der BOA ausgeführt. Die Gleisanlagen werden nach den Oberbau-Richtlinien für nicht bundeseigene Eisenbahnen hergestellt. Die Verlegung erfolgt auf Betonschwellen B 70 in einem offenen Gleisschotterbett. Die maximal zulässige Achslast im Anschlussbereich des Terminals beträgt 22,5 t.

Für den Neubau des trimodalen Terminals sind zuvor auf dem Gelände „Alter Hafen" die vorhandenen schienengebundenen Objekte mit einer Gesamtlänge von ca. 2 055 m Gleisen einschließlich Schienen, Schwellen, Kleineisenteilen, 12 Weichen und Gleisendabschlüssen für die Gewährleistung der Baufreiheit abzubauen.

Die öffentliche Gleisinfrastruktur auf dem gesamten Areal wird durch den Vorhabenträger betrieben. Rangierfahrten zu den sechs Umschlaggleisen werden mit einer max. Geschwindigkeit von 20 km/h durchgeführt. Ab 100 m vor dem Ende der jeweiligen Terminalgleise wird die Geschwindigkeit durch betriebliche Anweisung und örtliche Kennzeichnung auf 5 km/h beschränkt.

Die Infrastruktur der DB Netz AG ist von dem Vorhaben nicht betroffen. Bauzeitlich können sich aber im Zusammenhang mit den notwendigen Anpassungen bestehender Gleisanlagen des Hafens Riesa Einschränkungen für die Zu-/Abfuhr von Rangierfahrten von/nach dem Rangierbahnhof Riesa ergeben.

2.2.2 Hafeninterne Straßenanlagen

Hinsichtlich der bestehenden hafeninternen straßengebundenen Strukturen wird auf dem zukünftigen Terminal-Gelände der Rückbau von Teilen einer Asphaltstraße mit Bordsteineinfassungen und Gehwegbestandteilen erforderlich. Der überwiegende Teil dieser Maßnahme betrifft Flächen in der Umgebung des Schuppens und der Werkstatt, die wie bereits ausgeführt, vollständig rückzubauen sind.

Das Vorhaben umfasst weiterhin die Neuordnung der im Zusammenhang mit dem Terminal außerhalb des Umschlagbereiches anzuordnenden hafeninternen Straßen und Gehwege. Dies betrifft die Ein- und Ausfahrten vom KV-Terminal zum öffentlichen Straßennetz, die Feuerwehrzu- und -ausfahrten und die Stell- und Vorstauflächen für die LKW's zum Gate (siehe auch Ordner 2 der Planunterlagen – Lageplan Zeichn.-Nr. 2.3-1).

Für den Tagzeitraum (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) ist die Straßenanbindung des KV-Terminals vom KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. aus vorgesehen. Entsprechend den von der Vorhabenträgerin erarbeiteten Verkehrsgutachten (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen) wurde die Leistungsfähigkeit dieses KP entsprechend den Empfehlungen der Stadtverwaltung Riesa und der Polizeidirektion Dresden als vierarmiger Vorfahrtsknoten untersucht. Mit der Umsetzung des KP als vierarmiger Vorfahrtsknoten ist entsprechend den Ergebnissen der verkehrsplanerischen Untersuchungen gewährleistet, dass für den gesamten Knoten die Qualitätsstufe B nach HBS 2015 zutreffend ist. Der KP ist nach den vorliegenden Gutachten als vierarmiger Vorfahrtsknoten für den Prognosehorizont 2030 leistungsfähig (siehe auch Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Verkehrsplanerisches Gutachten vom 31.07.2014, Kapitel 5.1 und Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten vom 05.01.2018, Kapitel 4.2.2). Eine Anbindung des geplanten KV-Terminals als Grundstückszufahrt wiederum würde zur Folge haben, dass der aus dem Terminalgelände ausfahrende Verkehr sonst zusätzlich noch der vorfahrtgebenden Uttmannstraße untergeordnet wäre mit negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des KP. Die Empfehlung des Gutachters sowie der zuständigen Polizei- und Verkehrsbehörden, die Anbindung des geplanten Terminals an den KP Paul-Greifzu Str. / Uttmannstr. als untergeordneten KP vorzusehen, ist auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde erforderlich, um einen verkehrssicheren und qualitätsgerechten Verkehrsfluss auf dem das Planvorhaben erschließende öffentliche Straßennetz zu gewährleisten.

Zugleich wird mit der Planung entsprechend den Empfehlungen des Gutachters ein Versatz der zukünftigen Terminalzu- und -ausfahrt und der Uttmannstraße vermieden. Die Querschnittsbreite der bestehenden Zu- und Ausfahrtstraße beträgt ca. 7,6 m. Im Zuge des Vorhabens werden die Fahrstreifen im Anschlussbereich zum KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. aufgeweitet (siehe Ordner 2 der Planunterlagen – Übersichtslageplan, Zeichn.-Nr. 2.3-1). Die Breite des Gehwegs entlang der hafeninternen Zufahrtsstraße beträgt ca. 2,25 m. Sowohl die Zufahrtsstraße als auch der Gehweg werden auf dem Hafengelände wieder an den Bestand angeschlossen. Im weiteren Verlauf nach dem Verwaltungsgebäude in Richtung Hafenbecken hat die Zufahrtsstraße dann eine Breite von 9,5 m bzw. 6,5 m. In diesem Abschnitt wird die Straße Teil der geplanten LKW-Stellplätze. Danach beträgt die Fahrstreifenbreite bis zum Bereich hinter der Schrankenanlage zum Terminal 3,5 m. Bei der Ausfahrt aus dem umzäunten Terminalgelände wird die Fahrbahn dann auf 6,5 m verbreitert und geht in Höhe des Verwaltungsgebäudes schließlich wieder in den Bestand über.

Für den Nachtzeitraum erfolgt die Zu- bzw. Ausfahrt für das KV-Terminal von der Paul-Greifzu-Straße über die vorhandene, am Containerabfertigungsgebäude befindliche Hafenanbindung. Diese Hafenanbindung ist im Rahmen des Vorhabens anzupassen.

Eine gesonderte Feuerwehrzufahrt wird über das westliche Hauptzufahrtstor an der Lauchhammerstraße 38 und von dort fortführend über die hafeninterne Straße gewährleistet. Über diese Zufahrt wird auch die außerhalb des Terminals befindliche LKW-Düngemittelanlage der Fa. BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg (ehem. Beiselen GmbH Ulm) erschlossen.

Innerhalb des KV-Terminals unterteilen sich die Fahrbahnbereiche in Bereiche für den Umschlag sowie in die Fahr- und Ladespuren. Die Querschnitte im eigentlichen Terminal entwickeln sich ausgehend von der Kaiwand wie folgt (vgl. auch Ordner 2 der Planunterlagen – Schnitt D-D, Zeichn.-Nr. 2.9-1):

Schifferweg
Containerstellfläche
Kranbahn
Containerstellfläche
Gleisbereich (6 Terminalgleise)
Kranbahn
Ladespur LKW
Fahrbahn LKW
Containerstellfläche
Verkehrsfläche

Hinsichtlich dem Aufbau der hafeninternen Verkehrsflächen wird im Einzelnen direkt auf Ordner 1, Erläuterungsbericht, Kapitel 6.6.1 verwiesen.

Für den Umschlag und die transportbedingte Abstellung werden geeignete Flächen beidseitig der Gleisanlagen hergestellt. Im Umschlagbereich werden die Abstellflächen für Container, Wechselbrücken etc. hochbelastbar und flüssigkeitsdicht ausgeführt (Gefahrgutumschlagflächen). Die als Gefahrgutumschlagflächen ausgewiesenen Bereiche werden als stoffdichte Auffangwannen in Stahlbeton hergestellt. Damit können hier – mit Ausnahme der ADNR-Gefahrgutklassen 1, 4.2, 6.2 und 7 – alle Güter umgeschlagen bzw. abgestellt werden. An die im Jahr 2015 hergestellten Umschlagflächen für Leercontainer soll im Rahmen des Vorhabens eine Reachstacker-Zu-/Ausfahrt zur LKW-Fahrspur angeordnet werden.

2.2.3 Umschlaggeräte

Um die geplante Umschlagkapazität für die drei Verkehrswege Schiene, Straße und Binnenwasserstraße zu gewährleisten, werden zwei Containervollportalkräne errichtet. Der Umschlag von sämtlichen Ladungseinheiten zwischen den Verkehrsträgern erfolgt nur über die Portalkräne. Dazu werden die gesamten Gleisanlagen sowie je eine Fahr- und Ladespur für LKW's, die hafenbeckenseitig befindlichen Stellplätze für Ladeeinheiten sowie die Schiffsanlegestelle durch die beiden Kräne überspannt.

Ferner werden im Umschlagbereich Ladungseinheiten zwischenabgestellt. Im Wirkbereich der Krananlage erfolgt eine höchstens 4-lagige Stapelung sämtlicher Container. Ausgehend von einer max. vierlagigen Stapelung ergibt sich die Möglichkeit der Zwischenlagerung von bis zu 1 258 LE.

Die schienengebundenen Containervollportalkräne werden elektrisch betrieben und haben eine Spurweite von ca. 38 m (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 6.5.4). Das Portal überspannt die sechs Ladegleise, die Ausladung beträgt ab der wasserseitigen Stütze ca. 30 m und über Land ca. 25 m. Die Kranbahnen haben eine Länge ca. 450 m. Die beiden Kranbahnen werden als Stahlbetonbalken mit

einer Länge von jeweils ca. 470 m errichtet. Die Kräne sind mit je einem Automatikspreader ausgerüstet, der 41 t Tragfähigkeit für Container zwischen 20 Fuß und 45 Fuß aufweist. Der Spreader ist mit genormten Greifkanten für den Umschlag von Wechselbehältern, Jumbobehältern und kranbaren Sattelanhängern ausgerüstet.

Weiterhin werden bereits im Hafenbestand befindliche Reachstacker eingesetzt. Die Nutzung von Reachstackern auf den Flächen des bereits genehmigten Containerservicebereiches ist durch die in der hierzu erteilten Baugenehmigung enthaltenen Nebenbestimmungen eingeschränkt. Mit dem Betrieb des geplanten KV-Terminals geht keine über die bereits gültigen Nebenbestimmungen hinausgehende Nutzung der Reachstacker einher.

Zur Begrenzung der Geräuschauswirkungen des Terminalbetriebs auf die jeweils nächstgelegene Wohnnutzung sind verschiedene Maßnahmen, wie z. B. die Errichtung einer Lärmschutzwand und Einschränkungen für den Betrieb der Containervollportalkräne in der Nachtzeit, vorgesehen. Hierzu wird weiterführend auf die Ausführungen unter dem nachfolgenden Kapitel C.V.3.1 verwiesen.

2.3 Baufeldfreimachung/Geländeregulierung

Das Herrichten und Erschließen des Geländes für das KV-Terminal lässt sich in drei Bestandteile gliedern, den Abbruch von bestehenden Gebäuden, Einfriedungen und sonstigen oberirdischen Strukturen, den Rückbau von Verkehrsanlagen (Gleise, Straßen) und die Umgestaltung bisher ungenutzter Flächen (vgl. auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 6.3.1 und Ordner 2 der Planunterlagen – Übersichtslageplan, Zeichn.-Nr. 2-3-1).

Komplettabbrüche sind für einen Schuppen, eine Werkstatt und ein Trafogebäude vorgesehen. Diese Gebäude befinden sich im Bereich des Grundstücks, welches für den Gleisneubau, die Containerumschlagflächen und die LKW-Fahrbahn vorgesehen ist. Auch das vorhandene Trafogebäude liegt unmittelbar hinter der bestehenden Kaltlagerhalle 1 in nördlicher Richtung innerhalb der Fläche für die geplanten Gleise 5 und 6 und muss daher vollständig abgebrochen werden.

Auf der Fläche des geplanten KV-Terminals ist eine Kaltlagerhalle (Kaltlagerhalle 1) vorhanden, die zum Teil abgerissen werden muss. Von dem westlich an die Kaltlagerhallte 1 angrenzenden, mit einer Mauereinfriedung umgebenen Lagerplatz sowie der vorhandenen Lagerfläche zwischen der Kaltlagerhalle 1 und der ehemaligen Halle 2 werden Teile der Oberflächenbefestigung rückgebaut. Im Bereich der geplanten LKW-Stellplätze sind Betonoberflächenbefestigungen, Mauereinfriedungen und Winkelstützelemente zu beseitigen (siehe auch Ordner 1, Erläuterungsbericht, Kapitel 6.3).

Bei schienengebundenen Objekten wird der Rückbau von ca. 2 055 m vorhandener Gleise einschließlich der Schienen, Schwellen, Kleineisenteile sowie Gleisendabschlüsse und von 12 Weichen erforderlich.

Um eine ebene Fläche für das KV-Terminal herzustellen, wird das Gelände auf eine einheitliche Höhe von 96,25 m ü. NHN aufgefüllt. Für die Höhenbaugrundregulierungen werden ca. 24 000 m³ Ausgleichsmaterial benötigt.

Die geplante Geländeanhebung durch Aufschüttung und die Errichtung mehrerer Hochbauten findet teilweise im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Elbe statt. In diesem Zusammenhang ließ die Vorhabenträgerin den durch das Vorhaben entstehenden Retentionsraumverlust gutachterlich ermitteln und auf dieser Grundlage eine Maßnahme zum Retentionsausgleich planen (siehe auch Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen). Der Retentionsraumausgleich wird auf den Flächen des ehem. Muskatorgleises entlang

des linken Elbufers realisiert. Das sog. Muskatorgleis stellte eine Verbindung von einer separaten Schiffsanlegestelle am linken Elbufer, südlich der Bahnbrücke über die Elbe, zum Hafen Riesa dar. Die Anlage ist seit Jahren funktionslos und besteht aus einer Kaianlage mit Ufermauer bei Fluss-km 107+500, den (entwidmeten) Gleisanlagen, die auf einer vorgelagerten Berme entlang des Elbufers bis zum Hafen verlaufen, sowie mehreren angrenzenden Gebäuden. Die für die Maßnahme überplanten Flächen befinden sich auf den im Eigentum der Vorhabenträgerin befindlichen Flurstücken 166/3, 166/16 und 166/30 der Gemarkung Gröba. Vorgesehen ist der Teilrückbau von ehemaligen Gleisanlagen auf einer Länge von ca. 650 m nördlich der Bahnbrücke Riesa. Dies umfasst die Aufnahme und Entsorgung der Gleise und des Gleisschotters, der umliegenden Befestigungen und ein Abtrag der im Untergrund anstehenden Auffüllungsschichten in Tiefen von 0,2 m bis 0,7 m (siehe weitergehend Ordner 4, Register 1, Kapitel 4.4 der Planunterlagen und Kapitel C.V.4.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses).

2.4 Ver- und Entsorgungsanlagen, Beleuchtung, Leit- und Sicherungstechnik

2.4.1 Anlagen der Trinkwasserversorgung und Entwässerung

Für die Sicherung der Trinkwasserversorgung für das Gategebäude ist die Verlegung einer Trinkwasseranschlussleitung erforderlich. Die Versorgung erfolgt über einen Anschluss an das öffentliche Wasserversorgungsnetz.

Im Terminal selbst fällt kein Produktionsabwasser an. Somit ist im Rahmen des Vorhabens vorrangig die Flächenentwässerung und der Schmutzwasseranfall im Gategebäude zu betrachten.

Die Entwässerung des KV-Terminals erfolgt im Trennsystem. Die Entsorgung des im Gategebäude anfallenden Schmutzwassers erfolgt über einen Anschluss an einen Abwasserkanal über das öffentliche Abwassernetz. Das Niederschlagswasser von normal verschmutzten Flächen wird in das Hafenbecken eingeleitet.

Das Niederschlagswasser fällt überwiegend auf normal verschmutzten Flächen der Container-Stellflächen, Fahrflächen, den Parkbereichen und den Dachflächen des zu erhaltenden Teils der Kaltlagerhalle 1 an (siehe auch Ordner 2 der Planunterlagen – Flächeneinzugsgebietsplan Prognosezustand, Zeichn.-Nr. 2.4-1). Für diese Flächen ist von einem üblichen Verschmutzungsgrad für Gewerbe- und Industriegebiete auszugehen. Das Niederschlagswasser von den befestigten Flächen wird gesammelt und nach Vorreinigung in einem Lamellenklärer in das Hafenbecken eingeleitet. Dazu wird das Niederschlagswasser im Bereich des geplanten KV-Terminals überwiegend in Rinnen gefasst, die an einen neuen Sammler angeschlossen werden. Eine Ausnahme bildet der versiegelte Gleisbereich, der in 15 Teilflächen von je 870 m² unterteilt ist, die über jeweils mittig angeordnete Ablaufschächte entwässern. Die Entwässerung der Zu-/Abfahrtsbereiche erfolgt über Straßenabläufe.

Die Entwässerung des Gleisbereichs im Zu-/Ausfahrtsbereich westlich zur Umschlagfläche des Terminals erfolgt entsprechend der einschlägigen Richtlinien der DB AG über Teilsickerrohre DN 150 bis DN 400, die an den Sammelkanal angeschlossen sind.

Für den Havariefall sind zur Notabsperrung zwei Schieber am Bauwerk für die Niederschlagswasserreinigung vorgesehen (vgl. auch Ordner 2 der Planunterlagen – Schnitt C-C mit Auslaufbauwerk, Zeichn.-Nr. 2.8-1 und Detailplan Schieberbauwerk S002, Zeichn.-Nr. 2.13). Im Schieberschacht S002 fließt das im Zu-/Ausfahrts- und Terminalbereich anfallende Niederschlagswasser zusammen. Die Entwässerung der Fahrbahnen erfolgt direkt in das Bauwerk, während dessen die Entwässerung des Umschlagbereichs über zwei Spindelschieber verschlossen werden kann.

Vom Schieberschacht ausgehend wird das Niederschlagswasser bis zu einer bestimmten kritischen Regenspende über einen Lamellenklärer in eine Stahlbetonleitung DN 1600 geführt, welche zum Auslaufbauwerk mit Einleitung in das Hafenbecken führt (weiterführend siehe Kapitel C.V.4.2 des Beschlusses). Bei sehr hohen Hafenwasserspiegeln stauen die Entwässerungsleitungen im Terminal ein, ohne das sich hierdurch wesentliche Probleme ergeben.

Das Stahlbetonrohr DN 1600 endet am Auslaufbauwerk mit einer Sohlhöhe von 88,80 m ü. NHN. Im Auslaufbauwerk sind ebenfalls die Löschwasserpumpen angeordnet, von denen im Brandfall eine das Löschwassernetz des KV-Terminals mit Wasser speist.

Zur Dimensionierung und der Ausbildung der Niederschlagswasserkanalisation für das Terminal und den hierzu gewählten Berechnungsgrundlagen wird im Einzelnen auf Ordner 1, Erläuterungsbericht Kapitel 6.6.3.1, Ordner 9, Register 5 der Planunterlagen und auf Kapitel C.V.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Bei der Umsetzung des Planvorhabens können mögliche Betroffenheiten von Abwasseranlagen Dritter nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Das Grundstück des geplanten KV-Terminals wird von dem städtischen Hauptsammler 3 (Mischwasserkanal), betrieben durch die Große Kreisstadt Riesa, gequert (vgl. auch Ordner 2 der Planunterlagen – Lageplan 4, Zeichn.-Nr. 2.5.4-1). Dieser Kanal war ursprünglich mit einem Überlauf an den Überlaufkanal Nr. 200 angeschlossen; dieser Überlauf wurde von der Großen Kreisstadt Riesa im Jahr 2011 verschlossen. Nunmehr entwässern nur noch die beiden Entwässerungskanäle der internen Hafenstraße in den Überlaufkanal Nr. 200. In Bezug auf den Hauptsammler 3 ist rechts und links davon jeweils bis zu einem Abstand von 5 m zur Kanalachse ein Schutzstreifen zu beachten (Gesamtbreite Schutzstreifen = 10 m).

Um mögliche Beeinträchtigungen des städtischen Hauptsammlers 3 auszuschließen, wird die Vorhabenträgerin vor Baubeginn in Abstimmung mit der Stadt Riesa eine Bestandsanalyse für den betroffenen Abschnitt des Mischwasserkanals erarbeiten und darauf aufbauend Gutachten einschließlich der nachzuweisenden Statik mit Ableitung ggf. erforderlicher Anpassungsmaßnahmen (z. B. Lastverteilungsplatten) erstellen (siehe auch Nebenbestimmung A.III.11.6 des Planfeststellungsbeschlusses). Dies betrifft insbesondere die Planungen für einen Teil des südseitigen Kranbahnbalkens, die LKW-Fahrbahnführung, die Wendehammerauslegung „Hafeninterne Straße“ und die Anpassung von Gleis 2. In die vorgesehene gutachterliche Bewertung werden auch die Planungen der Vorhabenträgerin zur Überbauung und zur Geländeanpassung berücksichtigt. Darüber hinaus ist die bereits vorhandene Überbauung mit der Kaltlagerhalle 1 zu berücksichtigen.

Die Planungen für das KV-Terminal umfassen auch die Errichtung einer Entwässerungsmulde zwischen dem Böschungsfuß der B 182 und der östlich der Hafenbrücke vorgesehenen Lärmschutzwand. In diesem Zusammenhang erhob das Landesamt für Straßenbau und Verkehr als zuständiger Straßenbaulastträger für die Bundesstraße die Forderung, dass am Tiefpunkt der geplanten Entwässerungsmulde eine schadlose Ableitung des Oberflächenwassers zu gewährleisten und in den Planunterlagen darzustellen sei. Dieser Anforderung wurde durch die Vorhabenträgerin entsprochen. Die Entwässerungsmulde wird am Tiefpunkt an die Niederschlagsentwässerung des Terminalgeländes angeschlossen (siehe auch Ordner 2 der Planunterlagen – Übersichtslageplan, Zeichn.-Nr. 2.3-1 und Flächeneinzugsgebietsplan Prognosezustand, Zeichn.-Nr. 2.4-1).

2.4.2 Energieversorgung

Im Bereich des geplanten Terminals sind ebenfalls Kabellehrrohr- und Kabeltrogtrassen für die Stromversorgung von Hochbauten, der Beleuchtungsanlagen, der Leit- und Sicherungstechnik, der Bremsprobenanlage und der Elt-Versorgung für die Krananlagen geplant. Zur Energieversorgung der beiden Containervollportalkräne ist die Installation einer weiteren Mittelspannungsanlage erforderlich.

2.4.3 Beleuchtung

Entsprechend den Anforderungen nach dem Stand der Technik und der Arbeitsstättenverordnung sind die Terminalflächen und die Gleise bei Umsetzung des Mehrschichtbetriebs entsprechend auszuleuchten (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 6.5.2). Vorgesehen ist die Installation von insgesamt 26 Beleuchtungsmasten. Davon haben vier Masten eine Höhe von 37 m, diese werden als absenkbare Anlagen errichtet. Zwei Beleuchtungsanlagen werden mit einer Höhe von 16 m, zwei weitere mit einer Höhe von 12 m sowie 18 Anlagen mit Einzelmasten in Höhe von jeweils 8 m errichtet.

Für das Bahnmodul ist nach Maßgabe der einschlägigen Regelwerke ebenfalls eine ausreichende Gleisfeldbeleuchtung zu installieren. Hierbei ist für den Gleisbereich ab dem Beginn bzw. bis zum Ende der Kranbahn über die Terminalbeleuchtungsmasten und die Beleuchtung an den Bahnen hinaus keine gesonderte Gleisbeleuchtung vorgesehen. Für den darüber hinaus zu beleuchtenden Gleisbereich und die als LKW-Parkplätze zu beleuchtenden Flächen werden zusätzliche 11 Beleuchtungsmasten berücksichtigt, davon einer mit 12 m, zwei mit je 16 m und acht Masten mit ja 8 m Höhe.

Mit Tektur 1 führte die Vorhabenträgerin eine Lichtimmissionsuntersuchung in das Planfeststellungsverfahren ein (Ordner 3, Register 1 und Ordner 7, Register 3 der Planunterlagen). Gegenüber der anfänglichen Beleuchtungsplanung wurde bei der planfestgestellten Lösung die Anzahl der je 8 m hohen Einzelmasten um zwei Leuchten reduziert. Gleichzeitig entfallen die am Gleisbereich für die Düngemittelanlage ursprünglich geplanten 12 Einzelleuchten,

Weitere Einwender trugen weiterhin vor, dass die besonders nachtaktiven Arten der Insektenfauna nachteilig von den geplanten Beleuchtungseinrichtungen betroffen sein könnten. Die Vorhabenträgerin prüfte daraufhin die Möglichkeiten zur Vermeidung und Minderung dieses Konfliktes und sieht nunmehr den Einsatz insektenfreundlicher Beleuchtungsanlagen mit Leuchtdioden vor. Hierbei sind die eingesetzten Leuchten zwecks Vermeidung von unkontrolliertem Streulicht nach oben abzuschirmen. Außerdem sind vollständig gekapselte Gehäuse gegen das Insekteneindringen vorzusehen. Die Vorhabenträgerin sieht darüber hinaus vor, ausgehend von der vorliegenden Lichtimmissions-Untersuchung die Verwendung geeigneter Leuchten- und Lampentypen in LED-Ausführung zur Verminderung der Betroffenheiten besonders nachtaktiver Insektenarten zu überprüfen und die entsprechende Konfiguration der Beleuchtungseinrichtungen in der Ausführungsplanung festzulegen (siehe auch Ordner 7, Register 3 der Planunterlagen – Erläuterungsblatt 2. Tekturplanung).

2.4.4 Leit- und Sicherungstechnik

Die Vorhabenträgerin hat ein Beschilderungskonzept für das KV-Terminal mit den drei Terminalanbindungen an den öffentlichen Verkehrsraum erarbeitet (siehe auch Ordner 2 der Planunterlagen – Beschilderungs- und Markierungsplan, Zeichn.-Nr. 2.14.1 und 2.14.2). Zur Verkehrslenkung des Neuverkehrs soll eine passive Beschilderung umgesetzt werden. Die Beschilderung dient vor allem dazu, den LKW-Verkehr tagsüber über

die Uttmannstraße zu führen, um das Gebiet entlang der Lauchhammerstraße zu entlasten.

Mit der Tektur 1 zum verkehrsplanerischen Gutachten (Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen) untersuchte die Vorhabenträgerin neben der passiven Beschilderung auch die Möglichkeiten für die Umsetzung eines aktiven Leitsystems. Eine Variante der aktiven Führung des LKW-Verkehrs wäre ein LKW-Fahrverbot bzw. teilweises Durchfahrtverbot für LKW (Detektorschleife mit dynamischem Wegweiser) auf der Lauchhammerstraße zwischen Heinrich-Schönberg-Straße bzw. Stahlwerkerstraße und Paul-Greifzu-Straße, so dass die LKW für das KV-Terminal die Uttmannstraße befahren müssten. Diese Verkehrsführung wurde bereits zutreffenderweise zu Beginn von der Vorhabenträgerin verworfen, da ein entsprechendes Verbot immer nicht nur den Verkehr für das KV-Terminal beträfe, sondern auch alle anderen Schwerverkehrsfahrten. Damit wären teilweise auch erhebliche Umwege für alle Schwerverkehrsfahrten unabhängig vom Terminal verbunden. Mit einer aktiven Verkehrslenkung kann eine bevorzugte Umlenkung des Neuverkehrs für das geplante KV-Terminal über die Uttmannstraße nicht erreicht werden; die gängigen Wegweiser bzw. Gebotsschilder zielen allgemein auf den Verkehr ab oder lassen lediglich die Trennung zwischen verschiedenen Fahrzeugarten zu. Eine aktive Verkehrsführung nur für den vorhabenbezogenen Neuverkehr erscheint auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nach heutigem Kenntnisstand nicht realisierbar. Demgegenüber liegt der Vorteil der passiven Beschilderung darin, dass diese einfach und kostengünstig umzusetzen ist. Die passive Beschilderung entspricht aber keinem Gebotsschild, die gewünschte Verkehrsverteilung kann nicht durchgehend garantiert werden. Eine entsprechende Einweisung der LKW-Fahrer durch den Terminalbetreiber ist daher zweckmäßig und wurde auch von der Vorhabenträgerin zugesagt. Insofern ist die Entscheidung der Vorhabenträgerin für eine passive Beschilderung nicht zu beanstanden.

Um am KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. die Lärmbelastung besonders zur Nachtzeit zu vermindern, plant die Vorhabenträgerin den LKW-Verkehr im Nachtzeitraum (von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) über die bereits vorhandene – jedoch anzupassende – Anbindung des Hafengeländes an der Paul-Greifzu-Straße 4 zu führen. Gleichzeitig wird die Nachtausfahrt in den öffentlichen Verkehr mittels Verkehrszeichen „vorgeschriebene Fahrtrichtung Linksabbiegen" geregelt (siehe Ordner 2 der Planunterlagen – Beschilderungs- und Markierungsplan, Zeichn.-Nr. 2.14.1). In Bezug auf die Leistungsfähigkeit und mögliche Rückstauungen sind im Untersuchungsgebiet keine Probleme im Zusammenhang mit der Nachtanbindung zu erwarten. Im Nachtzeitraum gibt es keine Spitzenstundenbelastungen. Infolge des geringen Verkehrsaufkommens kann von einem reibungslosen Verkehrsablauf ausgegangen werden. Über eine Toranlage am KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. wird verhindert, dass der LKW-Verkehr im Nachtzeitraum diese Zufahrt zum KV-Terminal nutzt.

Alle Prozesse im geplanten KV-Terminal selbst werden IT-geführt, hierfür ist eine entsprechende Hard- und Softwareausstattung vorgesehen. Sämtliche Containerbewegungen werden mittels eines Betriebsleitungssystems gesteuert. Dies betrifft insbesondere die Verwaltung der Ver- und Entladeaufträge, die Steuerung der Stellplatzbelegungen sowie die Dokumentation der Abläufe.

2.5 Sonstige Technische Anlagen

Entsprechend den Anforderungen des gültigen Regelwerks sind die Löschwassereinrichtungen für die Containerumschlaganlage so zu dimensionieren, dass bei einem Löschwasserbedarf von 1 600 l/min die Löschwasserversorgung über mindestens zwei Stunden gegeben ist. Eine derartige Versorgung ist aus dem im Planungsgebiet vorhandenen Trinkwassernetz nicht gegeben. Die Vorhabenträgerin plant daher eine Doppelpumpen-

anlage an der Hafenwand, die in Löschwasserleitungen einspeist und die Unterflurhydranten über das Löschwassersystem versorgt (siehe auch Ordner 8, Register 2 der Planunterlagen – Brandschutzkonzept). Für das geplante KV-Terminal ist eine Versorgung über sieben Hydranten vorgesehen, die über ein ca. 600 m langes Stichleitungssystem gespeist werden.

Die östliche Terminalgrenze wird aufgrund der zwingend notwendig zu gewährleistenden Zugänglichkeit des östlichen Terminalbereichs für die Feuerwehr bzw. Rettungskräfte (u. a. Kranbahnen, Gleisendabschlüsse, Containerumschlagflächen) gegenüber der ursprünglichen Planung um ca. 15 bis 20 m in Richtung Düngemittelanlage verschoben.

Östlich des Vorhabengrundstücks befinden sich drei Düngemitteltanks der BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg (ehem. Beiselen GmbH Ulm), deren fahrbahn-, schienen- und wasserseitige Anbindung durch die Vorhabenträgerin sicherzustellen ist. Darüber hinaus ist bei diesem Düngemittelzwischenlager eine Abgabestelle für LKW-Tankwagen installiert. Vorhabenbedingt ist es notwendig, die LKW-seitige Düngemittelabgabestelle vom gegenwärtigen Standort weiter in südöstliche Richtung zu versetzen. Gleichzeitig sind zwei bahnseitige Entnahmestellen in ihrer Höhenlage neu anzupassen.

2.6 Hochbauten

Im Zusammenhang mit dem KV-Terminal werden das Gategebäude, die Mittelspannungsanlage sowie die Bremsprobenanlage als Hochbauten neu errichtet.

Im Bereich der Terminalzu- bzw. -abfahrt ist ein erdgeschossiges Gategebäude vorgesehen, das der Abfertigung der ankommenden und abgehenden LKW dient.

Die zusätzliche Mittelspannungsanlage wird östlich des Gatebereichs als Fertigteilgebäude in Stahlbetonausführung errichtet. Mit einer aufgeständerten Bauweise soll die Mittelspannungsanlage hochwassersicher bis zu einem Bemessungsjahrhunderthochwasser (96,93 m ü. NHN) ausgeführt werden.

Zur Sicherstellung der Ausfahrt von abgefertigten Zügen aus dem KV-Terminal plant der Vorhabenträger ebenfalls die Errichtung einer Bremsprobenanlage in unmittelbarer Nähe der neu zu installierenden Mittelspannungsanlage am westlichen Gleisende. Zur Bremsprobenanlage gehören Druckluftbehälter, Druckfüllstationen, Kompressor, Filter und Trockner. Die Bremsprobenanlage ist in einem separaten Gebäude bzw. einer Einhausung untergebracht. Weitere Einzelheiten dazu sind dem Ordner 1, Erläuterungsbericht, Kapitel 6.5.5 zu entnehmen.

2.7 Sonstige Maßnahmen

Für die Sicherung zwischen den Fahrbereichen der verschiedenen Verkehrsträger im Gelände des „Alten Hafen“ sind verschiedenen Schutzkonstruktionen geplant. Zur Begrenzung der parallel in entgegengesetzter Richtung zwischen dem Gategebäude und der Verkehrsinsel bei der Mittelspannungsstation verlaufenden Terminalzu- bzw. -ausfahrtsfahrbahnen für die LKW sind Leitborde mit einer Gesamtlänge von 60 m vorgesehen. Weiterhin wird zur Sicherung zwischen den LKW- und Zugverkehren eine Betonleitwand mit einer Länge von 90 m vorgesehen, beginnend im Gatebereich ab „Toranlage West“ bis zum Bereich der neu zu bauenden Mittelspannungsstation. Diese Betonleitwand wird aus mobilen Verkehrstrennwänden errichtet, die bei Hochwasserereignissen unkompliziert entfernt werden können.

Zur Gewährleistung der Hafensicherheit sowie von nationalen und internationalen Vorschriften, u. a. zur Einhaltung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und in

Häfen (z. B. ISPS – International Ship and Port Facility Security Code), plant die Vorhabenträgerin die Errichtung einer 2,5 m hohen Einfriedung aus einem Stabgitterzaun mit Übersteigschutz. An den Ein- und Ausfahrten vor den Schranken am Gate wird die „Toranlage West" für eine Sicherung des Terminalgeländes angeordnet. Zwecks sicherer Abwicklung des LKW-Verkehrs an den Einfahrts- und Ausfahrtsbereichen des Terminals werden am Gategebäude je zwei Schranken mit Ampelregelung errichtet. Ein weiteres Tor („Toranlage Süd") befindet sich in der Einfahrt „Lauchhammer Straße 38", welches durch die Fahrzeuge für die LKW-Düngemittelanlage der Fa. BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg (ehem. Beiselen GmbH Ulm), für den Containerservicebereich, die Lagerhalle 1 sowie für Fahrzeuge für Feuerwehr und Rettungskräfte genutzt wird. Im Osten des geplanten KV-Terminals ist ein weiteres Tor an der Grenze zur Düngemittelanlage für die Zufahrt des Servicepersonals an das Umschlagufer geplant.

Das als Baufeld für die Errichtung des KV-Terminals vorgesehene Gelände wird seit Anfang 2011 im Rahmen eines Altlastenfreistellungsverfahrens untersucht (siehe weiterführend Kapitel C.V.2 des Beschlusses). Bestandteil des Vorhabens ist in diesem Zusammenhang auch der Rückbau von 6 Grundwassermessstellen, die nicht mehr betrieben bzw. erhalten werden müssen. Eine Messstelle wurde im Jahr 2023 im Rahmen des laufenden Altlastenfreistellungsverfahrens neu errichtet (Grundwassermessstelle P 23). Weitere vier Messstellen müssen im Planungsgebiet erhalten bleiben bzw. erneuert werden (siehe auch Ordner 6, Register 3 der Planunterlagen – Tabelle 2).

Gegenüber den (Ausgangs-)Planungen mit Stand Mai 2015 wurde die Planfeststellungsgrenze mit Tektur 1 an einzelnen Stellen punktuell geändert (siehe auch Ordner 2 der Planunterlagen – Übersichtslageplan, Zeichn.-Nr. 2.3-1). Dies betrifft eine vorhandene Grünfläche östlich der Tagesein- bzw. -ausfahrt zum KV-Terminal, welche aus der Planfeststellungsgrenze herausgenommen wurde. Diese Fläche wird für das Vorhaben nicht mehr benötigt. Weiterhin wird im Rahmen des Vorhabens der die interne Hafenstraße abschließende Wendehammer mit der Tektur 1 in den Umgriff des Vorhabengebiets einbezogen. Im Ergebnis des erforderlichen Umbaus bzw. der Verlegung der Kesselwagenentladung und Düngemittelabgabestelle ist der vorhandene Wendehammer anzupassen.

4 Zusammenfassung

Für die Entscheidung zum Bau eines trimodalen KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen, für eine Umschlagkapazität von bis zu 100 000 TEU/a müssen die Planungsziele des Trägers des Vorhabens zu anderen Belangen ins Verhältnis gesetzt werden. Dazu zählen u. a. der Schutz des Wohnumfeldes vor schädlichen Immissionen, das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot und die Wirtschaftlichkeit.

In der Gesamtschau drängt sich der Planfeststellungsbehörde keine andere Planung für den Bau des KV-Terminals als die der Vorhabenträgerin als vorzugswürdig auf, die eine Umsetzung der einschlägigen technischen Richtlinien unter Berücksichtigung der Reduzierung der damit verbundenen zusätzlichen Eingriffe in die Belange der Grundstückseigentümer und sonstiger Drittbetroffener auf das unbedingt erforderliche Maß ermöglicht.

Die Vorhabenträgerin hat zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachgewiesen, dass sie diese Entscheidung fehlerfrei getroffen hat. Die gewählte Planung entspricht den geltenden Vorschriften und ist insgesamt nachvollziehbar dargelegt, um die Erfüllung der zugedachten Planungsziele zu bewältigen. Gleichzeitig erfüllt die Planung die Anforderungen hinsichtlich der Erhaltung der Wohnfunktion, des Artenschutzes, des Hochwasserschutzes und der Gewährleistung des Retentionsraumes im Planungsgebiet.

IV Umweltverträglichkeit

1 Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Planvorhaben bedurfte einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Gemäß der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 2 UVPG sind Zulassungsverfahren nach der Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt, zu Ende zu führen, wenn vor diesem Zeitpunkt

1. das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Absatz 1 eingeleitet wurde oder

2. die Unterlagen nach § 6 in der bis dahin geltenden Fassung dieses Gesetzes vorgelegt wurden.

Für die Abstimmung des umweltplanerischen Untersuchungsrahmens erstellte die Vorhabenträgerin vor dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren im August 2013 eine Planunterlage i. S. d. § 5 UVPG a. F. In einem ersten Verfahrensschritt wurden der Vorhabenträgerin sowie den zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange und anerkannter Naturschutzvereinigungen gemäß § 5 UVPG a. F. Gelegenheit zu einer Besprechung über Inhalt und Umfang der mit dem Planfeststellungsantrag voraussichtlich beizubringenden Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens (Scopingtermin) gegeben. Der Scopingtermin fand am 11. Oktober 2013 in der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Dresden statt Das Ergebnis der Besprechung wurde im Rahmen der Niederschrift vom 10. Februar 2014 zum Scopingtermin, Az.: DD32-0513.20/21-Alter Hafen, dokumentiert und die Vorhabenträgerin davon unterrichtet (siehe auch Ordner 1 der Planunterlage – Anhang 3). Insofern fällt das Zulassungsverfahren für das Vorhaben „Neubau des KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen" unter die Übergangsbestimmung das § 74 Abs. 2 UVPG.

Für das Vorhaben, das erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG a. F. genannten Schutzgüter haben könnte, besteht eine Pflicht zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung. Der Untersuchungsumfang richtet sich nach den entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen und ist abhängig von der Betroffenheit der in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG a. F. genannten Schutzgüter. Dies sind Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die jeweiligen Wechselwirkungen.

Die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung beurteilt sich für den Neubau des trimodalen KV-Terminals für den Containerumschlag im Hafen Riesa, Alter Hafen, nach § 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG a. F. i. V. m. Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG a. F. Gegenstand des Planfeststellungsantrags ist der Neubau eines trimodalen Containerumschlagterminals unter Anpassung und Ausbau der Betriebsanlagen der Hafenanschlussbahn (Neubau von sechs Bahngleisen mit einer Länge von jeweils ca. 470 m und ca. 160 m Gleisneubau für den Lückenschluss im Gleisnetz einschließlich Anhebung der vorhandenen Gleis- und Weichenanlagen bis auf ca. 0,60 m) einschließlich dem Neubau von zwei Containervollportalkränen mit Kranbahnen und von sonstigen Verkehrs-, Containerumschlags- und -abstellbereichen für den Terminalbetrieb. Für den geplanten Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, besteht die Verpflichtung zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach Anhang 1, lfd. Nr. 14.8 des UVPG a. F.

Gemäß § 3c Abs. 1 Nr. 2 UVPG a. F. besteht für ein Vorhaben die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn das Vorhaben aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des UVPG a. F. aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG a. F. zu berücksichtigen wären. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aufgrund überschlägiger Prüfung ist dies der Fall. Damit besteht für die Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen erfolgt medienübergreifend unter Berücksichtigung vorhandener Wechselwirkungen. Sie dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren und erfolgt im Prüfungsverfahren getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt.

2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens

Gemäß § 4 Abs. 1 SächsUVPG i. V. m. § 11 UVPG a. F. ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens zu erarbeiten. Diese ist ein unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens.

Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung und der umweltbezogenen gesetzlichen Zulassungs- und Befreiungsvoraussetzungen (z. B. § 50 BImSchG, § 8 WHG) werden gemäß § 12 UVPG a. F. die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt bewertet.

3 Beschreibung des Vorhabens

Die Vorhabenträgerin plant die Errichtung eines trimodalen Containerterminals am Südufer des Elbehafens Riesa, Alter Hafen mit einer Umschlagkapazität von bis zu ca. 100 000 TEU/a. Die dafür überplanten Grundstücksflächen einschließlich der vorhandenen Hafenstraße befinden sich alle im Eigentum der Vorhabenträgerin. Es handelt sich hier um einen in Teilen industriell und gewerblich genutzten Altstandort mit einzelnen Gebäuden bzw. Hallen sowie Güterbahngleisen (Anschlussbahn) zur Andienung östlich angrenzender Gewerbestandorte.

Das geplante Vorhaben umfasst vordergründig Rückbaumaßnahmen (Gebäude/Gebäudeteile, Oberflächenbefestigungen, Gleisanlagen), eine Geländeaufhöhung um bis zu 0,80 m durch Aufschüttung, den Ausbau der Betriebsanlagen der Hafenanschlussbahn mit Errichtung von sechs Gleisen und Gleisneubau als Lückenschluss mit Anpassung vorhandener Gleis- und Weichenanlagen, den Bau und Betrieb von zwei Containervollportalkränen mit Kranbahnen, die Errichtung von LKW-Verkehrs- und Containerumschlagflächen mit 1 258 Stellplätzen für Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs, den Neubau der Flächenentwässerung mit Lamellenklärer und Auslaufbauwerk zum Hafenbecken, die Medienanschlüsse und das Löschwassersystem, die flüssigkeitsdichte Flächenversiegelung für die Kfz-, Containerumschlags- und -stellbereiche, die Errichtung von Hochbauten für den Terminalbetrieb (Gategebäude, Bremsprobenanlage, Trafostation), die Umsetzung der vorhandenen LKW-Düngemittelabgabestelle, die Anpassung von drei Straßenzufahrten für das Gelände des Alten Hafen und den Teilrückbau eines Abschnittes des ehemaligen sog. Muskatorgleises.

Hinsichtlich der Erforderlichkeit des Vorhabens, der prognostizierten Umschlagmengen sowie der Variantenwahl wird auf die Ausführungen in den Abschnitten C.II.2, C.II.3 und C.III.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

4 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile

4.1 Flächennutzungen

Naturräumliche Gliederung/Siedlungen

Der Untersuchungsraum liegt auf der Grenze zwischen dem nordsächsischen Platten- und Hügelland und dem Riesa-Torgauer Elbtal auf dem Gebiet der ehemaligen Döllnitzaue an der Einmündung in die Elbe. Das Elbtal ist hier ein flaches, nahezu ebenes Auenland. Der mäandrierende Strom bildet häufig Altwässer, die als Restgewässer die Auenebene gliedern. Die Döllnitz quert das Untersuchungsgebiet von West nach Ost und ist auf ihrer gesamten Strecke innerhalb dieses Gebietes als Hafenbecken ausgebaut. Im Osten des Untersuchungsgebiets mündet die Zufahrtsrinne zum Hafenbecken in die von Süden nach Norden strömende Elbe. Die Döllnitz weist in diesem Bereich mit Gräsern und Ruderalvegetation bewachsene, mit Wasserbausteinen befestigte Uferbereiche auf. Eine weitergehende differenzierte Analyse der naturräumlichen Rahmenbedingungen kann hier unterbleiben, da sie für die Beurteilung des relativ kleinen und städtisch bzw. gewerblich geprägten Standortes keine oder nur eine geringe Bedeutung hat.

Der Hafen Riesa wurde als Industrie- und Eisenbahnhafen im Jahr 1888 in Betrieb genommen und unter Anpassung und Weiterentwicklung ohne Nutzungsunterbrechung bis in die Gegenwart als Hafenstandort für den Güterumschlag genutzt. Der regelmäßige Containerumschlag wird seit dem Jahr 1998 durchgeführt, bisher auf dem Nordkai „Neuer Hafen". Die vorhandenen Nutzungsstrukturen liegen im Spannungsfeld historisch gewachsener und konfliktreicher Nachbarschaften zwischen gewerblich-industriellen und kleinstädtisch geprägten Bau- und Nutzungsformen. Vorbelastungen der Siedlungsflächen nördlich und südlich des Hafenbeckens in Form von Lärm und Luftschadstoffen ergeben sich für das Untersuchungsgebiet vor allem durch die Hafennutzung besonders westlich der Hafenbrücke und nördlich des Hafenbeckens, die bestehenden Industrie- und Gewerbeansiedlungen sowie die Verkehrsaufkommen auf dem Straßennetz, insbesondere auf der B 182 (einschließlich der Hafenbrücke) und der S 28 (Paul-Greifzu-Straße).

4.2 Umweltmerkmale

Flora, Fauna und biologische Vielfalt

Der Umfang der Ermittlungspflicht hinsichtlich Flora und Fauna/biologischer Vielfalt ist abhängig von der Art der Maßnahme und den jeweiligen naturräumlichen Gegebenheiten (BVerwG, Urt. v. 21. Februar 1997, 4 B 177.96).

Das Untersuchungsgebiet ist als urbaner Raum sehr stark durch menschliche Nutzung geprägt. Maßgebliche Bestandteile bilden das durch dem aus der Döllnitz gestalteten Hafenbecken, die Elbaue, das genutzte Hafengelände, das Südufer „Alter Hafen", die Siedlungsflächen nördlich des Hafenbeckens (Gröba) und südlich des Alten Hafen (Riesa) und die Gehölzbestände entlang des sog. Muskatorgleises im Elbuferbereich. Infolge der vorhandenen großflächigen Wohn- und Gewerbegebiete einschließlich dem Verkehrsnetz ist nur von einer sehr geringen naturschutzfachlichen Wertigkeit der Biotope im Untersuchungsgebiet auszugehen. Die im Untersuchungsgebiet klassifizierten Biotop- und Nutzungstypen sind insbesondere im Ordner 3, Umweltverträglichkeitsstudie 2. Tektur, Kapitel 3.2.2.1 aufgeführt.

Im Bereich des geplanten KV-Terminals befinden sich große Flächen mit ruderaler Grasflur, auf denen vereinzelt Pioniergehölze (Birken u. ä.) zu finden sind. Im Bereich der Kaimauer sind diese von Gleisanlagen durchzogen. Die Gleise erschließen angrenzende Lagerflächen, die ebenfalls von Ruderalvegetation durchzogen sind. Den nordöstlichen Abschluss des Hafenbeckens bildet die als Hochwasserschutzanlage fungierende Spundwand, die vor allem den Schutz der bebauten Gebiete des Stadtteils Gröba dient. Am nördlichen Ufer des Mündungsbereiches der Döllnitz in die Elbe befindet sich ein geschütztes Biotop nach § 21 SächNatSchG, ein kleinflächiger Weidenbestand (siehe auch Kapitel C.V.6 des Planfeststellungsbeschlusses). Weitere Gehölzbestände befinden sich am sog. Muskatorgleis im Südosten des Untersuchungsgebietes sowie innerhalb der Parkanlage des Schlosses Gröba. Die städtischen Siedlungsstrukturen von Riesa südlich des geplanten KV-Terminals umfassen Wohngebäude, Gebäude öffentlicher Nutzung, Kleingartenanlagen sowie eine Sport- und kleinere Parkanlage.

Die für den Retentionsraumausgleich vorgesehene Fläche am linken Elbufer ist durch fortgeschrittene Sukzession gekennzeichnet. Die Vegetation besteht vorwiegend aus dichtem Brombeergebüsch, vereinzelten ruderalen Staudenfluren und einem Gehölzbestand aus überwiegend gebietsfremden Neophyten (vor allem Robinie, Essigbaum, einzelne Hybridpappeln, Eschenahorn). In der westlichen Böschung befinden sich aber innerhalb der Maßnahmefläche auch einzelne schützenswerte Altweiden (siehe Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen – Anlage 6, Kapitel 3).

Das floristische Arteninventar ist auf der Fläche des geplanten KV-Terminals aufgrund der stark anthropogen überprägten Flächen sehr schwach ausgeprägt. In diesem Gebiet befinden sich keine gefährdeten Pflanzenarten.

Wertvolle Tierlebensräume sind im direkten Umfeld des geplanten KV-Terminals aufgrund der bestehenden Vorbelastung nicht zu erwarten. Für das Planungsgebiet sind u. a. zur Ermittlung der faunistischen Ausstattung des Raumes faunistische Sondergutachten zur Erfassung von Fledermäusen, Brutvögeln und Reptilien sowie Zauneidechse und Nachtkerzenschwärmer erarbeitet worden. Im Rahmen der faunistischen Sondergutachten wurde auch die Maßnahmefläche für den Retentionsraumausgleich auf ihre Eignung als Lebensraum für Zauneidechse und Nachtkerzenschwärmer geprüft (siehe weitergehend Kapitel C.V.7.2 des Beschlusses). Weiterhin erfolgte eine gutachterliche Prüfung der im Maßnahmegebiet für den Retentionsraumausglich zu rodenden Gehölze auf Quartierstätteneignung für Vögel und Fledermäuse. Der hier vorhandene Baumbestand aus den überwiegend nicht standortheimischen Arten Robinie, Hybrid-Pappel und Eschen-Ahorn mit vorgelagertem Brombeergebüsch stellt einen Lebensraum für wenig anspruchsvolle, ubiquitäre und störungsunempfindliche Vogelarten dar. Das Stangenholz bis junge / mittlere Baumholz weist keine Eignung für Höhlenbrüter auf. Vereinzelt wurden bei der Kontrollbegehung 1-jährig genutzte Vogelnester festgestellt (siehe Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen – Anlage 6, Kapitel 3). Ein Quartierpotenzial für Fledermäuse im Gebiet des rückzubauenden sog. Muskatorgleises kann ausschließlich den vorhandenen Weiden zugewiesen werden. Die Sukzessionsgehölze weisen kein Quartierpotenzial für baumbewohnende Fledermausarten auf, da diese aus Stangenholz bis jungem Baumholz bestehen (max. 30 cm Durchmesser). Eine Ausnahme stellen, wie bereits ausgeführt, lediglich die vorhandenen Altweiden dar, die aber von der Rodung ausgeschlossen sind.

Im Umfeld des Untersuchungsgebietes sind mehrere Gebiete mit besonderem Schutzstatus, wie Natura 2000-Gebiete, Landschaftsschutzgebiete und Naturdenkmale gem. § 29 BNatSchG ausgewiesen. Am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes befindet sich entlang der Elbe das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg". Das FFH-Gebiet mit einer Größe von ca. 4 334,5 ha setzt sich aus drei Teilflächen zusammen, wovon die Teilfläche 1 als größte der Teilflächen an das Untersuchungsgebiet angrenzt.

Das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" hat eine Größe von ca. 1 337,6 ha und schließt sich westlich an das Untersuchungsgebiet mit der Teilfläche 1 „Döllnitz zwischen Wermsdorf und Riesa" an. Das Vogelschutzgebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" umfasst ein 6 793 ha großes Gebiet entlang der Elbe, welches Teile des Untersuchungsgebietes umfasst. Das Vogelschutzgebiet ist ein bedeutendes Bruthabitat für Vogelarten vegetationsarmer Uferbereiche, der halboffenen und grünlandbetonten Auen, der offenen bis halboffenen Agrarlandschaft und Wälder sowie bedeutendes Rast-, Durchzugs- und Nahrungsgebiet für Wasservögel.

Im Osten des Untersuchungsgebietes befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Riesaer Elbtal und Seußlitzer Elbhügelland". Das Schutzgebiet erstreckt sich auf einer Fläche von ca. 6 408 ha und umfasst einen zusammenhängenden Talabschnitt der Elbe und ihrer Nebengewässer, begleitende Binnen- und Überflutungsauen, Niederterassen, angrenzende Hochterassen und Steilhänge zwischen der Öffnung des Meißener Durchbruchstals der Elbe bei Diesbar-Seußlitz bis zu der sich zum Elbtiefland weitenden Stromaue bis Strehla-Paußnitz. Als Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. § 21 SächsNatSchG sind Auwaldreste am Riesaer Hafen (nördlich der Hafeneinfahrt) sowie Altbäume am Landratsamt kartiert.

Für die beiden FFH-Gebiete „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" und „Döllnitz und Mutzschener Wasser" sind als Erhaltungsziele im Managementplan Fischotter und Biber ausgewiesen. Für beide Arten ist davon auszugehen, dass der Hafen Riesa gelegentlich als Wanderkorridor zwischen Elbe und Döllnitz genutzt wird. Weiterhin sind Vorkommen des Feldhasen auf den Ruderalflächen und Gleisanlagen im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes dokumentiert.

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt sechs Fledermausarten erfasst (siehe auch Ordner 5, Register 4 der Planunterlagen). Davon konnte für den Großen Abendsegler die höchste Individuendichte nachgewiesen werden. Weitere Nachweise liegen für die Rauhautfledermaus, die Zwergfledermaus, die Wasserfledermaus und die Breitflügelfledermaus vor. Weiterhin ist ein potenzielles Vorkommen der Zweifarbfledermaus möglich. Als einziger Quartiernachweis für das Untersuchungsgebiet ist ein Zwischenquartier der Rauhautfledermaus innerhalb eines Lagergebäudes (Schuppen C) auf dem Gelände des Alten Hafen dokumentiert. Es kann daher mit diesen Arten auch im Vorhabenbereich gerechnet werden.

Die Avifauna des Untersuchungsgebietes bietet ein breites, stark durch die Bedeutung der Elbaue als Vorkommensschwerpunktbereich geprägtes Artenspektrum. Insgesamt zeigt sich dabei eine relativ große Vielfalt bei einem hohen Anteil ubiquitärer Arten. Im Rahmen der von der Vorhabenträgerin veranlassten ornithologischen Kartierungen wurden 46 Vogelarten erfasst, darunter 15 Arten mit Gefährdungsstatus (Rote Liste Sachsen oder Rote Liste Deutschland) oder Arten mit strengem Schutzstatus (sog. planungsrelevante Arten). Eine vollständige Darstellung der nachgewiesenen planungsrelevanten Vogelarten im Untersuchungsgebiet ist Ordner 3, Umweltverträglichkeitsstudie 2. Tektur, Tabelle 4 bzw. der Anlage 2, Register 4, Ordner 5 der Planunterlagen, zu entnehmen. Brutnachweise bzw. -verdacht liegen aber für das eigentliche Plangebiet nur für die Arten Flussregenpfeifer, Mehlschwalbe und Star vor (weitergehend siehe Kapitel C.V.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Im Untersuchungsgebiet wurden am Gebäude „Schuppen C" vollständig erhaltene Nester und Kotspuren von der Mehlschwalbe nachgewiesen. Es kann hier von ca. 15 Brutpaaren der Mehlschwalbe ausgegangen werden. Der Star wird im Untersuchungsgebiet als Brutvogel geführt. Als Habitatflächen für diese Art sind unspezifisch die Gehölzflächen am südlichen und östlichen Rand des Hafengeländes sowie entlang der Elbe außerhalb des geplanten KV-Terminals zu nennen. Auf den Sandflächen des Hafengeländes wurden ebenfalls Flussregenpfeifer beobachtet, Nistplätze sind aber für das Gelände des geplanten KV-Terminals nicht nachgewiesen. Für

rastende und ziehende Vogelarten hat das Untersuchungsgebiet keine Bedeutung aufgrund fehlender größerer Rast- und Nahrungsflächen.

In Bezug auf Vorkommen der Zauneidechse wurden im Ergebnis der gutachterlichen Untersuchungen im Bereich des Südufers Alter Hafen an den hier vorhandenen potenziellen Habitatstrukturen keine Exemplare der Art nachgewiesen (siehe Ordner 5, Register 3, Anlagen 1 und 2 der Planunterlagen). Für das Südufer Neuer Hafen wurden auf dem Gelände ab der Höhe Schrottplatz und weiter in westlicher Richtung innerhalb und außerhalb der Planfeststellungsgrenzen Zauneidechsen für die deckungsgebende Vegetation der Gleisrandbereiche und im Bereich der Haufwerke dokumentiert. Weitere Zauneidechsen besiedeln Bereiche entlang des sog. Muskatorgleis am Mischfutterwerk (siehe weitergehend Kapitel C.V.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Ergebnisse von Befischungen liegen für den Untersuchungsraum nur für die Elbe vor. Weiterhin wurden Befischungen in der Döllnitz (nicht innerhalb des Hafenbeckens) durchgeführt. Die hierbei dokumentierten zehn Fischarten wurden ebenfalls bei den im gleichen Zeitraum in der Elbe durchgeführten Befischungen nachgewiesen. In der Elbe wurden insgesamt 39 verschiedene Arten festgestellt. In das Spektrum der planungsrelevanten Fischarten mit erhöhtem naturschutzfachlichem Schutzstatus fallen davon im Untersuchungsgebiet insgesamt 13 dieser Arten, dies betrifft Aal, Atlantischer Lachs, Barbe, Bitterling, Flussneunauge, Groppe, Karausche, Nase, Neunstachlicher Stichling, Quappe, Rapfen, Stromgründling und Zährte. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Arten aufgrund dem im Bestand bereits stark vorbelasteten Hafenbereich und der damit einhergehenden mangelnden Habitateignung des Hafenbeckens lediglich potenzielle Vorkommen aufweisen.

Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen/biologische Vielfalt sind vor allem anthropogene Einflüsse infolge der vorhandenen Industrie- und Gewerbeansiedlungen, der städtischen Siedlungsstrukturen, des Verkehrsnetzes mit der B 182 sowie der Nutzbarmachung der Döllnitz als Hafenbecken zu verzeichnen. Zusammenhängende Lebensraumkomplexe, die sich durch bedeutende räumlich-funktionale Beziehungen auszeichnen, sind aus diesem Grund nicht vorhanden. Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind weite Bereiche des Hafens ohne Habitateignung für europäisch geschützte Arten. Erst östlich der Hafenbrücke nimmt der Strukturreichtum etwas zu. Eine stark verwilderte Gebüschfläche sowie verbuschte Strukturen südlich des Werkstattgebäudes weisen nur ein Lebensraumpotenzial für störtolerante Gebüschbrüter auf. Austausch- und Wechselbeziehungen finden im Plangebiet vor allem sporadisch zwischen Elbe und Döllnitz über das Hafenbecken statt.

Im Bereich der stillgelegten Gleisanlagen des sog. Muskatorgleises haben sich in den vergangenen Jahren dichtes Brombeergebüsch, vereinzelte ruderale Staudenfluren und zum Teil dichte Sukzessionsgehölze aus überwiegend gebietsfremden Neophyten (vor allem Essigbaum, Robinie, Hybridpappeln und Eschenahorn) entwickelt. Innerhalb dieses Gehölzbestandes befinden sich vereinzelt Altweiden.

Boden

Für das Untersuchungsgebiet sind nur wenige unterschiedliche Bodentypen ausgewiesen. Der flächenmäßig größte Anteil im Vorhabengebiet wurde von der amtlichen digitalen Bodenkarte BK 50 nicht bewertet, darunter die Flächen der aktuellen Hafennutzungen, die Siedlungsbereiche nordöstlich der Hafenbrücke und die kompletten landseitigen Bereiche südlich des Hafenbeckens. Nördlich des Hafenbeckens und in den Uferbereichen der Elbe befinden sich Fluss- und Auenablagerungen von fluvilimnogenem Lehm. Für den Bereich von Siedlungsgrün und Gartenflächen nördlich des Hafens zwischen

Mühlweg und Alleestraße sowie am Schloss Gröba sind anthropogen geprägte Regosole erfasst.

Das Untersuchungsgebiet ist seit 2008 im Rahmen von Grundlagenerkundungen unter verschiedenen Aspekten, wie Sicherung und Sanierung von Altlasten, Kontrolle der Grundwasserqualität, vorhabenbezogene Baugrunderkundung, intensiv untersucht und beprobt worden. Daneben wurden bereits vorher umfangreiche Bodenuntersuchungen zur Erkundung der Altlastensituation vorgenommen (siehe auch Ordner 6 der Planunterlagen, Register 2 – Baugrund- und –ergänzungsgutachten sowie Register 3 – Konzeption zum Erhalt, Rück- bzw. Neubau von Grundwassermessstellen).

Entsprechend den Ergebnissen der Bodenuntersuchungen ist der Vorhabenstandort insgesamt geprägt durch anthropogen überformte Siedlungsflächen. Es wurden 1 bis 4 m, teils bis 6 m mächtige anthropogene Auffüllungen aus Schlacke, Fein- und Mittelsand sowie Fein- bis Mittelkies erkundet. Es handelt sich hier überwiegend um stark kulturbeeinflusste Böden, für die keine Erfassungen bzw. Bewertungen vorliegen. Unter diesen Auffüllungen sind 3 bis 5 m mächtige kiesige, teils schluffige Fein- bis Grobsande anzutreffen, denen lokal bis zu 0,5 m mächtige Schluff- bzw. Toneinlagerungen zwischengeschaltet sind. Darunter folgen Fein- und Mittelkiese. Tiefer reichende Untersuchungen ergaben ca. 10 m mächtige Fein- bis Grobsande und Fein- bis Grobkiese unter den Auffüllungen. Lokal, insbesondere im westlichen Hafenbereich, streicht das unterliegende Festgestein bis auf 7,5 m unter Geländeniveau bis auf die Sohlhöhe des Hafenbeckens aus. Diese Festgesteinslage sinkt in östlicher Richtung bis zur Hafenmündung auf etwa 20 m ab. Im Übrigen ist der Vorhabenbereich von einer Vielzahl erdverlegter Ver- und Entsorgungsleitungen durchzogen, z. B. vom städtischen Mischwasserkanal.

Eine Bewertung der Böden am Vorhabenstandort hinsichtlich des natürlichen Ertragspotenzials, der Speicher- und Reglerfunktion und der biotischen Lebensraumfunktion ist nicht möglich bzw. zweckmäßig. Höherwertiger Oberboden ist im Bereich des geplanten KV-Terminals praktisch nicht vorhanden. Es liegt eine vollständige Überformung natürlicher Bodenformationen bis in mindestens 4 m Tiefe und die Abwesenheit jeglicher, besonders schützenswerter Formationen in den betroffenen oberflächennahen Bodenschichten vor. Gleichzeitig liegt der Versiegelungsgrad des Bodens für das Vorhabengebiet im Bestand bereits bei ca. 50 % (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 27.05.2015, Kapitel 3.4). Insofern kann sich die Bestandsschilderung im vorliegenden Fall auf die oberflächennahe Bodenschichtung, die Altlastensituation und den Zustand der unversiegelten Flächen beschränken.

Im geplanten Rückbau- und Abtragsbereich im linken Elbevorland (sog. Muskatorgleis) liegen flächendeckend Auffüllungsschichten vor, die zur Herstellung der Ufermauer und der Gleisanlagen künstlich aufgetragen wurden. Es handelt sich hier meist um nichtbindige Sande bis Kiese mit einer Mächtigkeit ca. zwischen 0,7 m bis 2,5 m. Der Gleisschotter weist eine Mächtigkeit von 50 bis 60 cm auf und ist stark versandet. Die Gleisschwellen bestehen aus Beton. Das umliegende Deckwerk ist teilweise beschädigt und aufgebrochen. Der gewachsene Boden befindet sich unterhalb des Horizontes der Auffüllungen und wurde als schwach organische Tone (Auelehm) bzw. als grundwasserführende Kiese bzw. Kiessande (Flusskies) erkundet.

Als wesentliche Vorbelastung der Böden sind Beeinträchtigungen durch Siedlungstätigkeit und Verkehr zu nennen. Mit verkehrsbedingte Schadstoffbelastungen, wie Abgasemissionen von Verbrennungsmotoren in Kraftfahrzeugen, Diesellokomotiven und Schiffen, Reifenabrieb, Streusalz, Öl-/Treibstoffverluste etc., ist im straßennahen Raum zu rechnen (besonders entlang der B 182 und S 28). In Bezug auf das bestehende Belastungsband entlang von stark befahrenen Straßen wird erfahrungsgemäß eine Wirkzone von ca. 25 m jeweils vom Fahrbahnrand aus angenommen.

Als weitere Bereiche mit erhöhter Bodenbelastung sind vor allem mehrere Altlastenverdachtsflächen im Untersuchungsgebiet zu nennen (siehe im Einzelnen Ordner 3, Register 1 2. Tektur, Tabelle 9 der Planunterlagen). Im Bereich des geplanten KV-Terminals sind als altlastenrelevante Teil- bzw. Verdachtsflächen erkundet VF 001 - ehem. Terpentinlager, VF 002 – WGT Tanklager, VF 003 – Zwischenbereich WGT Tanklager-Alter Hafen, VF 004 – Dieseltankstelle, VF 005 – Elektro- und Kranwerkstatt und VF 006 – Schrottplatz westl. Hafenbrücke. Der Untergrund sowie die Lage der kontaminierten Böden sind infolge der vorgenommenen Untersuchungen relativ gut bekannt. Einflüsse tiefer liegender Kontaminationen werden im Rahmen eines Grundwasser-Monitorings überwacht.

Im Bereich der VF 002 wurden Sanierungsarbeiten mit Austausch der kontaminierten Böden oberhalb des Grundwassers vorgenommen, die im Grundwasser enthaltenen Kontaminationen sind noch vorhanden. Die Schadstofffahne im Grundwasserleiter hat zwischenzeitlich die Hafenkante des Hafenbeckens erreicht, es wird mit einem schadstoffbefrachteten Grundwasserbereich von ca. 17 000 m³ gerechnet.

Im Rückbaubereich des sog. Muskatorgleises werden im Oberboden die Vorsorgewerte für Metalle und PAK überschritten. Der vorgesehene Bereich ist zumindest teilweise im Sächsischen Altlastenkataster erfasst (siehe Ordner 4, Register 1 – Hydraulische Untersuchung und Retentionsraumausgleich vom 22.06.2020, Anlage 12, Geotechnischer Bericht). Das Flurst. Nr. 166/3 der Gemarkung Gröba („Muskator-Gleis") befindet sich teilweise auf dem Altstandort „Binnenhafen Riesa" (SALKA-Nr.: 85 200 700) und das Flurst. Nr. 166/30 der Gemarkung Gröba ist elbseitig der Gleisanlagen ebenfalls als Teilfläche des Altstandortes „Binnenhafen Riesa" erfasst.

Gewässer

- Grundwasser

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Haupteinzugsgebiet der Elbe. Im südöstlichen Teil zwischen der Straße Am Kutzschenstein und dem geplanten KV-Terminal steht Festgestein an. Diese Bereiche werden durch Kluftgrundwasserleiter geprägt. Im restlichen Untersuchungsgebiet herrschen Lockergesteine vor, so dass hier ein Porengrundwasserleiter als oberster Grundwasserleiter anzutreffen ist. Die hydrologische Durchlässigkeit im Untersuchungsgebiet ist relativ differenziert und bewegt sich zwischen durchlässigen bis schwach durchlässigen Bereichen. Der Grundwasserkörper im Untersuchungsgebiet weist einen guten mengenmäßigen und einen schlechten chemischen Zustand auf.

Für die Region wird eine Niederschlagsmenge von 615 bis 629 mm pro Jahr angegeben. Die Grundwasserneubildungsraten für das Gebiet liegen zwischen 29 und 64 mm pro Jahr. Damit liegen im gesamten Untersuchungsgebiet ausschließlich geringe Grundwasserneubildungsraten vor, was einer nachrangigen Grundwasserbedeutung entspricht.

Fast das gesamte Untersuchungsgebiet besitzt eine sehr hohe bis hohe Verschmutzungsempfindlichkeit gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen. Dabei nimmt die Empfindlichkeit mit abnehmendem Grundwasserflurabstand grundsätzlich zu. Nur die südöstlichen Flächen am Kutzschenstein weisen eine geringe bis mittlere Verschmutzungsempfindlichkeit auf. Insgesamt ist im Untersuchungsgebiet keine sehr hohe Grundwasserschutzfunktion vorhanden.

Grundwassergeprägte Gebiete mit einem Grundwasserflurabstand von < 2 m befinden sich entlang der Fließgewässer Elbe und Döllnitz. Auch die nordöstlich der Hafenbrücke gelegenen Uferbereiche der Döllnitz sind grundwassergeprägt. Der Grundwasserspiegel

im Untersuchungsraum wird entscheidend vom Wasserstand der Elbe geprägt. Bei extremen Hochwasserereignissen kann es im unmittelbaren Umfeld des Hafenbeckens zu einer Umkehr der Grundwasserfließrichtung kommen. Der Grundwasserflurabstand am Standort des geplanten KV-Terminals beträgt ca. 3 bis 7 m unterhalb der Geländeoberkante.

Als Vorbelastungen für das Grundwasser sind die ausgewiesenen Altlastenstandorte bzw. Altlastenverdachtsflächen, Siedlungsgebiete und Verkehrsflächen zu benennen.

- Oberflächengewässer

Im Westen des Untersuchungsgebietes mündet die Döllnitz in das ausgebaute Hafenbecken des Hafens Riesa. Im Bereich des Hafenbeckens ist die Döllnitz als vollständig verändertes Fließgewässer anzusehen. Das Hafenbecken ist durchgehend mit Spundwänden überformt. Die Fließgewässerstruktur der Döllnitz vor der Mündung in das Hafenbecken wird mit der Stufe 6 als „sehr stark verändert" klassifiziert. Die Döllnitz weist hier ein begradigtes und verbautes oder ein verrohrtes Gewässerbett auf. Retentionsbereiche sind keine vorhanden. Entsprechend der Wasserrahmenrichtlinie wird der ökologische und chemische Zustand der Döllnitz als „schlecht" bewertet (siehe auch weitergehend Kapitel C.V.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

Im Osten tangiert die von Süd nach Nord fließende Elbe das Untersuchungsgebiet. Die Ufer der Elbe sind im Bereich der Hafenausfahrt durchgehend mit Wasserbausteinen befestigt.

Die Fließgewässerstruktur der Elbe ist im Abschnitt östlich des Hafenbeckens Riesa zwischen Stufe 6 „Sehr stark verändert" und Stufe 7 „vollständig verändert" eingestuft. Natürliche Gewässerstrukturen sind nur noch im Ansatz vorhanden. Retentionsbereiche sind kaum noch vorzufinden. Entsprechend den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie wird der ökologische Zustand der Elbe als „unbefriedigend" und der chemische Zustand als „schlecht" bewertet.

Die Vorbelastungen der Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet können auf den Ausbau und die Nutzung als Hafen zurückgeführt werden. Schadstoffliche Vorbelastungen resultieren vornehmlich aus den Altlastenstandorten im Vorhabengebiet. Der Uferverbau und die fehlende Ufervegetation führen zu einer Beeinträchtigung der Selbstreinigungskraft und des natürlichen Retentionsraumvermögens.

Das Untersuchungsgebiet liegt überwiegend im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Elbe, welches insgesamt ca. 5 030 ha umfasst. Teile des Untersuchungsgebietes sind als Vorrang- und Vorbehaltsgebiet für Hochwasserschutz ausgewiesen.

Klima/Luft

Maßgeblich für die klimatischen Faktoren im übergeordneten Untersuchungsraum ist die geomorphologische Situation. Das Untersuchungsgebiet liegt im Wirkungsbereich des stark kontinental beeinflussten Binnentieflands der Heidegebiete zwischen den Flüssen Mulde und Schwarze Elster. Dieses Klima zeichnet sich durch relativ kalte Winter und warme Sommer aus.

Die Jahresdurchschnittstemperatur liegt bei 9,0 °C. Die mittlere Jahressumme der Niederschläge beträgt ca. 578 mm im langjährigen Mittel. Die vorherrschenden Windrichtungen im Untersuchungsgebiet werden mit Südwest bis West angegeben bei durchschnitt-

lichen Windgeschwindigkeiten von 3 bis 5 m/s. Die relative Luftfeuchte beträgt im Jahresmittel 77 %. Das Untersuchungsgebiet ist windoffen und insbesondere die Döllnitzniederung und das Hafenbecken sind durch häufigere Nebelbildung gekennzeichnet.

Im Untersuchungsgebiet existieren keine Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebiete. Als Räume mit klimaökologischer Ausgleichswirkung sind insbesondere die Elbniederung nordöstlich des Stadtgebietes sowie die Niederung der Döllnitz und der Jahna im Westen und Südwesten zu benennen. Für die städtischen Belastungsbereiche besitzt der agrarisch genutzte Raum die wichtigste Ausgleichsfunktion, hier insbesondere die ackerbaulich genutzten Freiflächen und Luftaustauschbahnen. Reine Frischluftbahnen sind aufgrund fehlender größerer Waldgebiete nicht vorhanden. Kombinierte Frisch- und Kaltluftbahnen stellen die Döllnitz und die Jahna dar, die von Westen und Südwesten auf die Stadt Riesa zufließen. Kaltluftbahnen führen aus den westlich und südwestlich der Stadt Riesa gelegenen Ackerflächen über die Hauptstraßen und die Bahntrassen kalte, z. T. verkehrsbedingt vorbelastete Luft in die Stadt. Eine weitere Kaltluftbahn stellt die Elbe dar, die besonders bei Ost- und Südostwind Frischluft in die Innenstadt und die großen Gewerbeflächen einbringt. Neben dem Beitrag zum Frischluftaustausch leistet die Elbe auch einen bedeutenden Anteil an der Dämpfung sommerlicher Höchsttemperaturen durch Verdunstungskälte. Die im Bereich des Hafenbeckens entstehende Kaltluft fließt in Richtung Elbe ab. Die an das Hafenbecken nördlich und südlich angrenzenden Flächen können allerdings aufgrund der hohen Spundwände nicht von dieser Kaltluft profitieren, da diese nicht seitwärts auf die Flächen gelangt.

Vorbelastungen innerhalb des Untersuchungsgebietes resultieren insbesondere aus den im Untersuchungsgebiet vorhandenen, nach der 4. BImSchV genehmigungsbedürftigen Anlagen der SBO GmbH Hafen Riesa, der Fürstenwalder Futter-Getreide-Handel GmbH, der ehem. Scholz Recycling GmbH (aktuell der S1-Recycling Riesa GmbH & Co. KG) und der ESF Elbe-Stahlwerke sowie der hohen Verkehrsbelastung entlang der B 182 mit den verkehrsbedingten Luftschadstoffen und der Besiedlung mit den daraus bedingten Emissionen. Das weitere Umfeld des Hafens ist insofern als stadtklimatische Belastungszone anzusehen. Entlastend wirken die vorhandenen Wasserflächen, Gehölze und Wiesen der angrenzenden Elbaue und die teils dichten, waldartigen Gehölzbestände um die Schlossbrücke an der Ostseite des Hafens. Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet wenig stadtklimatische Ausgleichsflächen vorhanden.

Der Vorhabenbereich selbst ist im Bestand kein ausgeprägter Belastungsraum. Die luftschadstoffemittierenden Aktivitäten sind gering, die Verdunstungsbeiträge der vielen offenen Bodenflächen wirken positiv. Als Vorbelastungen sind Verkehrsemissionen und lokalklimatisch wirksame Aufwärmungsbeiträge im Bereich der stark befahrenen Straße B 182 (Strehlaer und Lauchhammerstraße) und sehr hohe Versiegelungsgrade im Industriegebiet Gröba und auf der Nordseite des Neuen Hafens zu nennen.

Landschaftsbild

Das Untersuchungsgebiet wird überwiegend durch anthropogene Nutzungen geprägt. Landschaftsbildräume der freien Landschaft, die sich durch Naturnähe und Schönheit auszeichnen, sind nicht vorhanden. Nur der Bereich zwischen Campuspark, Elbufer, Schlossbrücke, Schloss und Park Gröba weisen im Vergleich zum übrigen städtisch geprägten Untersuchungsgebiet Gehölzstrukturen und andere vergleichsweise naturnahe Nutzungen auf. Es handelt sich um Gehölzstrukturen beidseits der Mündung der Döllnitz in das Hafenbecken und des Hafenbeckens in die Elbe sowie um Gehölze entlang des sog. Muskatorgleises.

Blickbeziehungen sind von der Schlossbrücke und dem „Hafenwächter" (Aussichtspunkt) am Elberadweg in Richtung Elbe möglich. Der Landschaftsraum wird allerdings durch die

angrenzenden anthropogenen Nutzungen, z. B. die Düngemitteltanks auf der Südseite und die Hochwasserschutzwände auf der Nordseite des Hafenbeckens, visuell beeinträchtigt und fragmentiert. Darüber hinaus ist auch aufgrund der Kleinräumigkeit das Untersuchungsgebiet insgesamt nicht als Landschaftsbildraum zu betrachten.

Bei dem Vorhabenbereich (Sondergebiet Hafen) handelt es sich um einen Industriestandort, der aufgrund der erheblichen Vorbelastung gegenüber visuell wahrnehmbaren Änderungen weniger empfindlich ist. Als Vorbelastung für das Landschaftsbild sind insbesondere die Industrie- und Gewerbeansiedlungen, die Hochwasserschutzwand (Spundwand) und die bestehende B 182 aufzuführen.

Mensch, Erholung und Erschließung

Im Untersuchungsgebiet befinden sich Teile der Stadt Riesa, Ortsteil Gröba, und der Hafen Riesa. Große Flächenteile des Untersuchungsgebietes sind durch eine starke anthropogene Nutzung geprägt. Südlich des Hafengeländes befinden sich zwischen der Paul-Greifzu-Straße und der Heinrich-Lorenz-Straße Mischgebiete, die aus mehrgeschossigen Mietshäusern mit Gärten an Hausrückseiten, Garagen und Kleingewerbenutzungen u. a. in Nebengebäuden bestehen. Geschlossene Bebauung insbesondere in Form von Blockrand- und Zeilenbebauung befindet sich in der Heinrich-Lorenz-Straße und Uttmannstraße. Die von den Wohnriegeln eingeschlossenen rückseitigen Flächen dienen der Gartennutzung. Ein weiteres Quartier mit geschlossener Blockrandbebauung stellt das Karree Lauchhammerstraße – Weststraße – Hafenstraße und Friedrich-Ebert-Platz dar.

Der Stadtteil Gröba liegt nördlich des Hafenbeckens. Der Bereich im Untersuchungsgebiet besteht aus Einzelhausbebauung entlang der Kirchstraße, dem Schloss und Park Gröba und aus Einzelhaus- und Würfelbebauung zwischen Alleestraße und Mühlweg.

Im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes zwischen Kastanienstraße und Elbweg sind u. a. die Staatliche Studienakademie Riesa und die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk angesiedelt.

Auf dem Hafengelände selbst auf der Südseite des Hafenbeckens befindet sich westlich der Hafenbrücke das Südufer des „Neuen Hafen", östlich davon das des „Alten Hafen". Bei diesen Flächen handelt es sich um den ehemaligen Riesaer Industrie- und Eisenbahnhafen, der vor allem für den Umschlag von Erzen und Kohle genutzt wurde. Gegenwärtig erfolgt der regelmäßige Schüttgut- und Containerumschlag auf der Nordseite des Hafenbeckens. Im östlichen Teil des Alten Hafen wird eine Containerservicehalle mit Lagerhalle und -platz betrieben

Innerhalb der betrachteten Flächen beeinträchtigen insbesondere die industriellen und gewerblichen Ansiedlungen sowie die Bundesstraße 182 durch Lärm- und Schadstoffemissionen. Im Lärmaktionsplan der Stadt Riesa ist u. a. der Aktionsbereich 01 „Strehlaer Straße/Lauchhammerstraße" ausgewiesen, der durch das Untersuchungsgebiet führt (siehe auch Ordner 3, Register 1 2. Tektur, Kapitel 3.7.1.3 der Planunterlagen).

Das Untersuchungsgebiet weist nur einen geringen Anteil an Flächen mit Erholungsfunktion auf. Dazu zählen der Campusplatz am Elbweg und „Hafenwächter" an der Schlossbrücke, der Friedrich-Ebert-Platz und der Spielplatz an der Paul-Greifzu-Straße. Darüber hinaus befinden sich zahlreiche (Klein-)Gartenanlagen im Untersuchungsgebiet. Von hoher Bedeutung für die Erholungsnutzung sind im Untersuchungsgebiet der Elberadweg und die entlang dieser Achse befindliche Erholungsinfrastruktur (Campuspark, Hafenwächter, Schlossbrücke, Park Gröba). Der Bereich setzt sich durch die vorhandene Ge-

hölzstruktur mit der angrenzenden Elbniederung visuell stark von den westlich angrenzenden stark überbauten Gewerbe- und Mischgebieten ab und dient der lokalen Erholung.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Für das Untersuchungsgebiet sind 33 Bau- und Kulturgüter nach § 2 SächsDSchG erfasst. Auf die Darstellung aller Denkmale in Ordner 3, Register 1 2. Tektur, Tabelle 17 der Planunterlagen wird direkt verwiesen. Darunter fallen u. a. Mietshäuser in geschlossener Bebauung auf der Weststraße, Schulgebäude am Friedrich-Ebert-Platz, Wohnhäuser und Pfarrhaus an der Kirchstraße, Gasthaus/Hafenschänke an der Lauchhammerstraße, Brückenköpfe der zweiten Hafenbrücke und die Sachgesamtheit Schloss und Rittergut Gröba mit den Einzeldenkmalen Herrenhaus, Wirtschaftsgebäude, Einfriedungsreste, Sitzbank, Brunnen und Grotte im Park.

Die Döllnitzaue am Elbzufluss ist mindestens seit dem Frühmittelalter Siedlungsraum (slawischer Ringwall) und stellt einen archäologischen Relevanzbereich dar. Die archäölogischen Denkmale sind im Einzelnen der Tabelle 18 und Karte 3 aus Ordner 3, Register 1 (2. Tektur) der Planunterlagen zu entnehmen.

5 Ermittlung und Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

5.1 Untersuchungsrahmen

Der Untersuchungsrahmen wird durch Gegenstand, Umfang und Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung bestimmt.

14.5.1.1 Untersuchungsgegenstand und Untersuchungsraum

Untersuchungsgegenstand sind die vom planfestgestellten Vorhaben ausgehenden Auswirkungen auf die Umwelt. Der Untersuchungsraum, d. h. die räumliche Ausdehnung des Gebietes, auf das sich die Umweltverträglichkeitsprüfung bezieht, ergibt sich insbesondere aus der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Ordner 3, Register 3 der Planunterlagen), dem Artenschutzbeitrag (Ordner 5 der Planunterlagen), den Bodengutachten (Ordner 6, Register 2 und 3 der Planunterlagen), den hydraulischen Untersuchungen (Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen), den immissionsbezogenen Untersuchungen (Ordner 7, Ordner 9, Register 7 und 8 der Planunterlagen), dem Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Ordner 9, Register 6 der Planunterlagen), den Vorprüfungen zur FFH-Verträglichkeit (Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen) und dem UVP-Bericht (Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen).

Maßgeblich für den schutzgutsspezifischen räumlichen Untersuchungsumfang sind die potenziellen Wirkungsreichweiten der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Umweltschutzgütern. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgt so, dass alle denkbaren Wirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter i. S. v. § 2 Abs. 1 UVPG a. F. erfasst und berücksichtigt werden können. Für die Wirkungsfolgenabschätzung maßgebend sind in Bezug auf das geplante KV-Terminal insbesondere die Immissionsprognosen, hier vor allem die Schallausbreitung. Für die Abgrenzung des Untersuchungsgebiets wurden deshalb die von den Fachgutachtern als relevant eingestuften Immissionsstandorte für Lärm, Licht und Erschütterungen herangezogen. Im Übrigen gibt die TA Lärm hinsichtlich der Verlärmung umliegender Straßenzüge durch den Ziel- und Quellverkehr des Vorhabens einen 500 m-Radius um das Vorhaben zur Prüfung der Verträglichkeit mit den Schutzansprüchen der anliegenden Nutzungen vor. Das Plangebiet liegt im Nordosten der Stadt Riesa. Das geplante KV-Terminal liegt vollständig innerhalb des Ortsteils

Gröba. Das Untersuchungsgebiet der Umweltverträglichkeitsstudie hat eine Flächengröße von ca. 82 ha. Das engere Untersuchungsgebiet erstreckt sich innerhalb des Stadtgebietes Riesa beidseitig entlang des aus der Döllnitz gebildeten Hafenbeckens und schließt im Osten die Elbe mit ein. Den westlichen Abschluss des Untersuchungsgebiets bildet das Ende des Hafenbeckens. Hier tangiert das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" den Untersuchungsraum. Der nördliche Rahmen wird durch die Siedlungsstrukturen von Gröba entlang der Rosen-, Allee- und Kirchstraße gezogen. Die südliche Grenze verläuft sehr heterogen von der Paul-Greifzu-Straße bis zur Straße Am Kutzschenstein. Besonders belastete Straßenverläufe wurden gesondert herausgestellt (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – Karten Nr. 1-4). Das Untersuchungsgebiet umfasst ebenfalls das linke Elbevorland von ca. Fluss-km 107+500 bis 108+700 (siehe auch Ordner 4, Register 1, Anlage 6 der Planunterlagen).

Der gewählte Untersuchungsraum ist damit geeignet, die vom Vorhaben bau- und anlagebedingt direkt beanspruchten Grundflächen (Eingriffsort) und den gesamten Raum, in dem die Projektwirkungen, insbesondere solche, betriebsbedingter Art, wirksam werden können, zu erfassen. Darüber hinaus berücksichtigt die Verträglichkeitsprüfung schutzgutbezogen auch die darüber hinaus gehenden Wirkungen (Wirkraum). Schließlich ist der Raum für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsraum) einzubeziehen.

5.1.2 Untersuchungsumfang

Der Untersuchungsumfang richtet sich nach den entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen und ist abhängig von der Betroffenheit der in § 2 Abs. 1 UVPG a.F. genannten Schutzgüter. Das sind Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Wasser, Boden, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die gegenseitigen Wechselwirkungen.

5.1.3 Untersuchungsmethode

Das Verfahren zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Umweltauswirkungen folgt bei der Umweltverträglichkeitsuntersuchung dem Ansatz der ökologischen Wirkungsanalyse (Untersuchung des Zusammenhangs von Ursache, Wirkung und Betroffenheit). Für die einzelnen Schutzgüter werden entsprechend den gesetzlichen Anforderungen unter Berücksichtigung bestehender Wechselwirkungen die Auswirkungen bestimmt, die als Folgen des Vorhabens Veränderungen des Zustandes und/oder der Funktion der Umwelt bzw. ihrer Bestandteile gemäß UVPG hervorrufen.

Die Auswirkungen werden auf der Grundlage der Bestandsinformationen schutzgutsbezogen beschrieben und bewertet. In die Bewertung fließen auch die Ergebnisse der parallel durchgeführten Untersuchungen aufgrund der Vorgaben der europäischen FFH- und Artenschutz-Richtlinien ein. Es werden bau-, anlagen- und betriebsbedingte Wirkungen unterschieden. Bei der Ermittlung der Lärmbeurteilungspegel wurde die nach der TA Lärm vorgeschriebene Methode verwendet. Die Prüfung von Möglichkeiten zur Vermeidung oder Minimierung von Beeinträchtigungen von Umweltschutzgütern und die Herleitung der landschaftspflegerischen Maßnahmen erfolgt verbal-argumentativ.

5.2 Beschreibung der zu erwartenden Auswirkungen

Die Auswirkungen der Vorhaben auf die Umwelt lassen sich insbesondere anhand des Erläuterungsberichtes (Ordner 1 der Planunterlagen), der Umweltverträglichkeitsstudie (Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen), der Bodengutachten (Ordner 6, Register 2 und 3 der Planunterlagen), der immissionstechnischen Untersuchungen (Ordner 7 und Ordner 9, Register 7 und 8 der Planunterlagen), der hydraulischen Untersuchung zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe

und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen im Untersuchungsgebiet sowie Retentionsraumausgleich durch Rückbau von Gleisanlagen des ehemaligen Muskatorgleises (Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen), der wassertechnischen Untersuchungen und Anträge (Ordner 9, Register 2 bis 5 der Planunterlagen), des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie (Ordner 9, Register 6 der Planunterlagen), des Erläuterungsberichtes zum Landschaftspflegerischen Begleitplan mit den Anlagen (Ordner 3, Register 3 der Planunterlagen), des Artenschutzfachbeitrages (Ordner 5 der Planunterlagen) sowie der FFH- und SPA-Vorprüfungen (Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen) wie nachfolgend dargestellt zusammenfassen.

5.2.1 Schutzgut Mensch und Erholung

Das planfestgestellte Vorhaben führt nicht zu einer Beeinträchtigung der Gesundheit der Wohnbevölkerung.

Zur Beurteilung der Empfindlichkeit des Schutzgutes Mensch gegenüber Neubelastungen durch das geplante KV-Terminal sind folgende Faktoren entscheidend:

- baubedingte Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch Baulärmimmissionen
- betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch Lärmimmissionen, Erschütterungen und Lichtimmissionen
- betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffimmissionen entlang der LKW-Zufahrts-/Abfahrtswege und der damit einhergehenden Verschlechterung der lufthygienischen Situation
- bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion

<u>Baubedingte Auswirkungen</u>

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zu den Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft wurde im Rahmen einer „worst-case"-Betrachtung ermittelt, dass in Abhängigkeit der Art von Bauleistungen nur bei wenigen Immissionsorten geringe Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm möglich sind (siehe Ordner 9, Register 7 der Planunterlagen und Kapitel C.V.3.1.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Dies betrifft einerseits die Arbeiten zur Baufeldfreimachung und die Gleis- und Rückbauarbeiten (Zeitblock 0), bei denen für den Tageszeitraum Überschreitungen des Immissionsrichtwertes für Mischgebiete von 1,7 dB(A) am Immissionsort IO 05 und von 0,9 dB(A) am Immissionsort IO 06 vorliegen. Darüber hinaus wurden für die Kranmontage (Zeitblock 5) Überschreitungen des maßgeblichen Immissionsrichtwertes von 2,4 dB(A) am IO 05b und von 1,6 dB(A) am IO 06 ermittelt. Für alle anderen Zeitblöcke sowie Immissionsorte werden die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm eingehalten. Unter Umsetzung der gutachterlich empfohlenen Lärmminderungsmaßnahmen und der einschlägigen Nebenbestimmungen dieses Beschlusses werden diese geringfügigen Überschreitungen auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Im Ergebnis der Untersuchung ist festzustellen, dass von dem Bauvorhaben keine maßgeblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu erwarten sind. Gesundheitsgefährdende Schallimmissionen im Zusammenhang mit den Bautätigkeiten entstehen nicht.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch das geplante Vorhaben werden keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Lichtimmissionen, Erschütterungen und Luftschadstoffe hervorgerufen.

Die Vorhabenträgerin ließ schalltechnische Untersuchungen zu den vom Betrieb des KV-Terminals ausgehenden Lärmimmissionen in der Nachbarschaft erstellen (siehe weitergehend auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen und Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Im Rahmen der lärmgutachterlichen Untersuchung wurde ermittelt, dass – außer am Immissionsort IO 15 für den Nachtzeitraum – die maßgeblichen Beurteilungspegel eingehalten werden. In Bezug auf die für den Immissionsort IO 15 prognostizierte geringfügige Überschreitung des Richtwertes der TA Lärm für den Nachtzeitraum ist der von dem geplanten KV-Terminal verursachte Immissionsbeitrag im Hinblick auf die TA Lärm als nicht relevant anzusehen, da die vom Planvorhaben ausgehende Zusatzbelastung den zulässigen Immissionsrichtwert am betreffenden Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet. Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion werden von der Vorhabenträgerin verschiedene Maßnahmen umgesetzt, wie die Verwendung von schalloptimierten Container-Vollportalkränen, Errichtung einer 8 m hohen und ca. 125 m langen beidseitig absorbierend auszugestaltenden Lärmschutzwand und Einschränkungen des Betriebs des KV-Terminals im Nachtzeitraum (22.00 bis 06.00 Uhr). So erfolgen nachts keine Reachstacker- und Zugbewegungen, kein Betrieb von Kühlcontainern sowie kein Containerumschlag Zug und Schiff. Weiterhin wird im Nachtzeitraum nur ein Container-Portalkran betrieben unter Einschränkung des Kran-Arbeitsbereiches auf 250 m von ca. 70 m vom Westende bis ca. 90 m zum Ostende. Während der Nachtstunden werden die LKW-Transporte auf 4 LKW-Ein- und -Ausfahrten sowie 10 Kranbewegungen in der lautesten Nachtstunde begrenzt und die LKW-Ein- und -Ausfahrt in die Paul-Greifzu-Straße 4 verlegt. Mit Umsetzung der von der Vorhabenträgerin geplanten Vermeidungs- bzw. Schutzmaßnahmen treten erheblich belästigende Geräuschimmissionen für die Nachbarschaft nicht ein.

Im Rahmen der Berechnung der vorhabenrelevanten Beurteilungspegel für repräsentative Immissionspunkte der Verkehrslärmimmissionen wurde gutachterlich ermittelt, dass durch den Betrieb des KV-Terminals im Tagzeitraum infolge der vorhabenbedingten LKW-Zusatzverkehre an drei repräsentativen Immissionspunkten IP 08, IP 10 und IP 12 die Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche um mindestens 3 dB(A) erhöht werden (siehe weiterführend Kapitel C.V.3.1.3 des Planfestsellungsbeschlusses). Der maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV wird am IP 08 um bis zu 2 dB(A), am IP 10 und 12 jeweils um 1 dB(A) überschritten (siehe auch Kapitel C.V.3.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Sind diese beiden Bedingungen erfüllt, sind Vermeidungsmaßnahmen umzusetzen. Zur Vermeidung von Grenzwertüberschreitungen sind Verkehrslenkungsmaßnahmen vorgesehen. Darüber hinaus gehende Maßnahmen organisatorischer Art im Sinne der TA Lärm Nr. 7.4 sind weder zweckmäßig noch durchführbar. Für den Nachtzeitraum wurde mit den gutachterlichen Untersuchungen zu den verkehrsbedingten Lärmimmissionen nachgewiesen, dass an keinem der Immissionspunkte der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche um mindestens 3 dB(A) erhöht bzw. der Immissionsgrenzwert an allen Immissionspunkten eingehalten wird. Entlang der Uttmannstraße ist dennoch nachts eine Pegelzunahme um max. 2 dB(A) zu erwarten. Um diese wiederum abzumildern, ist für den Nachtzeitraum eine zusätzliche Verkehrslenkungsmaßnahme vorgesehen. Die Abfahrten der Nachtausfahrt (2 LKW/h) werden links abbiegend über die Paul-Greifzu-Straße fortführend über die Lauchhammerstraße geführt. Die zusätzliche Geräuschbelastung entlang der Paul-Greifzu-Straße und der Uttmannstraße kann dadurch nochmals um bis zu 0,5 dB(A) gemindert werden, die Pegelzunahme entlang der Lauchhammer Straße beträgt in diesem Fall lediglich bis zu 0,1 dB(A). Im Ergebnis

der Untersuchung ist festzustellen, dass von dem Vorhaben keine maßgeblichen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten sind. Erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch vom Vorhaben ausgehende Lärmemissionen sind mit Umsetzung der geplanten Lärmminderungsmaßnahmen nicht zu erwarten.

Das planfestgestellte Vorhaben führt ebenfalls im Hinblick auf die Luftschadstoffe zu keiner Erhöhung der Belastungen durch Luftverunreinigungen entsprechend den Regelungen der 39. BImSchV. Die von der Vorhabenträgerin veranlasste gutachterliche Abschätzung der Luftschadstoffimmissionen für Feinstaub (Partikelgröße PM10), Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid, flüchtige Kohlenwasserstoffe und Schwefeldioxid ergab für die maßgeblichen Straßenabschnitte keine Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte (im Abstand von 5 m zum Straßenrand) und keine Überschreitungen der zulässigen Anzahl von Überschreitungstagen (siehe weitergehend Ordner 9, Register 8 der Planunterlagen und Kapitel C.V.3.2 des Planfesstellungsbeschlusses). Eine erhebliche betriebsbedingte Verschlechterung der lufthygienischen Situation durch das geplante Vorhaben ist auszuschließen.

Die Anhaltswerte für Erschütterungsimmissionen entsprechend der DIN 4150 Teil 2 werden entsprechend der von der Vorhabenträgerin veranlassten erschütterungstechnischen Untersuchungen sowohl für Wohngebiete als auch für Mischgebiete eingehalten (siehe weiterführend Ordner 7, Register 2 der Planunterlagen und Kapitel C.V.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Auch die Anforderungen der 24. BImSchV für die sekundären Luftschallimmissionen werden eingehalten. Die vom Gutachter für das Vorhaben prognostizierten Beurteilungspegel für den sekundären Luftschall liegen für den Tageszeitraum mit einem ermittelten maximalen Prognosewert von 22,5 dB(A) deutlich unter dem Anhaltswert der VDI 2719 für den Innenschallpegel von 40 dB(A) und desgleichen mit dem ermittelten maximalen Prognosewert von 15,3 dB(A) für den Nachtzeitraum unter dem Anhaltswert der VDI 2719 für den Innenschallpegel von 30 dB(A). Erhebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundäre Luftschallimmissionen sind daher auszuschließen.

Die Nutzung des geplanten KV-Terminals soll auch in den Dunkelstunden möglich sein, so dass entsprechende Beleuchtungsanlagen in Form von Flutlichtstrahlern vorgesehen sind, die Masthöhen von 8, 12, 16 und 37 m umfassen. Von diesen Beleuchtungsanlagen können angrenzende Wohn- und Mischgebiete durch Raumaufhellung und Blendwirkung beeinträchtigt werden. Die Vorhabenträgerin veranlasste daher eine gutachterliche Ermittlung der betriebsbedingten Lichtimmissionen an den nächstgelegenen Nutzungen (siehe weiterführend Ordner 7, Register 3 der Planunterlagen und Kapitel 8.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Berechnungen haben ergeben, dass an allen Immissionsorten die zulässigen Immissionsrichtwerte der Beleuchtungsstärke nach den LAI-Hinweisen zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen eingehalten werden. Auch die in den LAI-Hinweisen angegebenen Immissionsrichtwerte für die Blendung können durch eine geeignete Ausrichtung einzelner Scheinwerfer an den Masten Nr. 2 und 10 eingehalten werden (siehe auch Nebenbestimmungen unter A.III.4.6 des Planfeststellungsbeschlusses). Erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch schädliche Lichtimmissionen für die umgebenden Siedlungsbereiche sind bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen zur Minderung der Lichtimmissionen auszuschließen.

Im Rahmen des geplanten Vorhabens werden weiterhin keine wohnungsnahen Freiflächen direkt in Anspruch genommen, die der Erholung dienen. Die Ostseite des Vorhabenbereiches grenzt an Erholungsinfrastruktur entlang des Elberadweges (Hafenwächter, Schlossbrücke). Diese Erholungsinfrastruktur wird insbesondere von Radfahrern und Fußgängern mit einer relativ geringen Verweildauer genutzt. Weiterhin befindet sich auf

der in Bezug auf das geplante KV-Terminal gegenüberliegenden Seite des Hafenbeckens der Schlosspark Gröba. Die Erholungsfunktion dieser Erholungsinfrastruktur wird weder bau- noch betriebsbedingt erheblich beeinträchtigt. Für die in diesen Gebieten untersuchten Immissionsorte IO 01 (Schloss Gröba), IO 10 und 11 (Forschungszentrum Kastanienstr. bzw. Feuerwehr Riesa) wurden im Rahmen der erstellten Gutachten zum Baulärm bzw. zu den betriebsbedingten Immissionen keine Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm bzw. der TA Lärm ermittelt. Es ist daher festzustellen, dass vom geplanten Vorhaben Vorhabens weder erhebliche bau- noch betriebsbedingte Beeinträchtigungen für die Erholungseignung des Untersuchungsgebietes abzuleiten sind.

5.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Die Umweltauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind direkter und indirekter Art. Direkte Auswirkungen ergeben sich insbesondere durch die Zerstörung von Lebensräumen infolge von Flächenverlusten (Überbauung, Versiegelung). Da Bau und Betrieb des eigentlichen KV-Terminals ausschließlich auf Flächen des Hafengeländes, Alter Hafen, erfolgt, beschränken sich die Verluste im Wesentlichen auf bereits im Ist-Zustand stark anthropogen überformte und mit Altlasten vorbelastete Flächen. Für die Rückbauarbeiten am sog. Muskatorgleis werden Lebensräume zeitweilig in Anspruch genommen. Indirekte Wirkungen resultieren aus Immissionen (Schall, Schadstoffe, Erschütterungen), visuellen Störreizen, zusätzlicher Bodenversiegelung/Flächenbeanspruchung und Barrierewirkung für verschiedene Tierarten durch den steigenden Verkehr im Hafenareal. Durch Veränderung der Standortbedingungen (Bestandsklima, Wasserhaushalt) können ebenfalls indirekte Wirkungen auf Lebensräume von Pflanzen und Tieren hervorgerufen werden.

<u>Baubedingte Auswirkungen</u>

An baubedingten Auswirkungen sind in erster Linie die direkten Eingriffe in bestehende Geländestrukturen zu nennen, die als partielle Flächenverluste mit daraus folgenden Funktionsverlusten zu werten sind.

Im Zuge der Errichtung des geplanten KV-Terminals einschließlich der Maßnahme zur Retentionsraumgewinnung (Gleisrückbaumaßnahme am sog. Muskatorgleis) gehen durch Rückbauarbeiten Lebens- und Teillebensräume bzw. Habitatstrukturen und Lebensstätten verloren. Dies betrifft z. B. Niststätten der Mehlschwalbe durch Abbruch von Schuppen C. Durch Bereitstellung von Ersatzhabitaten (Bereitstellen von Nistgelegenheiten, eines Artenschutzhauses) für potenziell betroffene Artengruppen (Fledermäuse, Vögel) vor Beginn der Abbrucharbeiten und Aufwertung der Habitatstrukturen im Bereich des rückgebauten Muskatorgleises können die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der faunistischen Habitatstrukturen auf ein Mindestmaß unterhalb der Erheblichkeitsschwelle reduziert werden.

Darüber hinaus gehen mit den vorhabenbedingten Rück- und Neubauarbeiten Störungen in Form von Lärm, visuellen Störreizen (Lichtimmissionen, Bewegungen) und Erschütterungen einher, welche Auswirkungen auf die Fauna haben können.

So sind für die Arten Fischotter und Biber vor allem Baulärm, Bewegungs- und Lichtreize relevant. Das Hafenbecken weist grundsätzlich eine Funktion als Migrationskorridor für diese Arten auf. Aber bereits im Bestand unterliegt das Hafenbecken aufgrund des vorhandenen Hafenbetriebs, der angrenzenden Industrieflächen sowie Infrastrukturanlagen einem hohen Vorbelastungsgrad. Ein längeres Verweilen der Säuger im Hafenbecken kann ebenfalls aufgrund fehlender struktureller Voraussetzungen ausgeschlossen werden (siehe auch weitergehend Kapitel C.V.7.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Die

während der Bauphase auf der Seite des südlichen Uferbereiches vermehrt auftretenden Störreize finden zudem werktags während des Tageszeitraumes statt, so dass die zeitlich befristeten Störungen durch die Bautätigkeit keine erheblichen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen nacht- und dämmerungsaktiven Tierarten haben. Direkte baubedingte Veränderungen der Strukturen des Hafenbeckens finden im Rahmen des geplanten Vorhabens nicht statt.

Auch für die Artengruppe der Fische können bauzeitliche erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben, z. B. durch Lichtimmissionen, ausgeschlossen werden (siehe auch weitergehend Kapitel C.V.5.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Das Hafenbecken weist aufgrund der starken technischen Überprägung nur eine geringe Habitateignung für die Fischfauna auf. Sollten dennoch Fische im Hafenbecken durch baubedingte Lichtimmissionen gestört werden, können die Tiere u. a. in die Elbe ausweichen.

Für die Artengruppe der Fledermäuse weist der Vorhabenbereich – mit Ausnahme des als Zwischenquartier von der Rauhautfledermaus genutzten Schuppen C – keine geeigneten Habitatstrukturen auf. Eine baubedingte Beeinträchtigung von Fledermausarten kann daher unter Berücksichtigung der geplanten artenschutzrelevanten Maßnahmen ausgeschlossen werden (siehe auch weitergehend Kapitel C.V.7.2.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses).

Eine erhebliche baubedingte Beeinträchtigung von Insekten durch Lichtimmissionen kann ebenfalls nicht abgeleitet werden. Da die Bautätigkeiten nur auf den Tagzeitraum beschränkt sind, ist eine Ausleuchtung der Baustelle nicht vorgesehen. Sollte unvorhergesehen dennoch für den Bauzeitraum eine Beleuchtung vorgesehen werden, so wären diese Immissionen nicht größer als die der im Bestand vorhandenen Ufer- und Hafenbeleuchtung.

Mit der Errichtung des KV-Terminals gehen verschiedene Biotop- und Nutzungstypen verloren. Bei einem erheblichen Teil handelt es sich hier um Nutzungstypen mit einem hohen oder vollständigen Versiegelungsgrad (z. B. Gleisanlagen, Lager- und Verkehrsflächen). Die Wertigkeit dieser Nutzungstypen für das Schutzgut ist sehr gering. Darüber hinaus werden für das Vorhaben junge ruderale Grasfluren mit und ohne Gehölzaufwuchs im Umfang von ca. 25 000 m² beansprucht. Es handelt sich hier um überwiegend sehr junge Ruderalbiotope mit geringem Biotopwert. Diese betroffenen Flächen tragen keine wertgebenden Vegetationsstrukturen, sie können in einer eher kurzen Frist durch Wiederaufnahme der einschlägigen offenen Lagernutzung wiederhergestellt werden. Der Eingriff in diese Biotopstrukturen kann daher unter der Erheblichkeitsschwelle eingeordnet werden, deren Verlust bedarf insofern keiner Kompensation. Die Maßnahme zur Landschaftsaufwertung der Freiflächen nördlich des Alten Hafen (Maßnahme E 1) kommen aber auch der biotopstrukturellen Bilanz des Hafenareals zu Gute.

Anlagenbedingte Auswirkungen

Die Überbauung der auf dem Gelände des geplanten KV-Terminals befindlichen Strukturen mit grundsätzlicher Lebensraumeignung für die Zauneidechse (Bahngleise mit Schotter, Ruderalfluren, Stein- und Sandhaufen) ist mit einem anlagebedingten Verlust von Habitatstrukturen der Zauneidechse verbunden. Für das Untersuchungsgebiet sind Nachweise der Zauneidechse dokumentiert (siehe weitergehend Ordner 5, Register 1 und 3 der Planunterlagen sowie Kapitel C.V.7.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Erhebliche Beeinträchtigungen der lokalen Population der Zauneidechse sind aber aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, hier insbesondere die Bauzeitenregelung, die Überwachung der Gleisrück- und -neubauarbeiten durch eine ökologische Baubegleitung unter Absammeln evtl. angetroffener Zauneidechsen und Verbringung in ein Ersatzquartier, nicht zu erwarten (siehe auch oben Kapitel C.V.8.2).

Betriebsbedingte Auswirkungen

An betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen/biologische Vielfalt sind bei dem geplanten Vorhaben Kollisionswirkungen, Schall-, Luftschadstoff- und Lichtimmissionen, Erschütterungen und Schadstoffeinträge in das Hafenbecken zu nennen. Mit dem Betrieb des trimodalen KV-Terminals über 7 Tage in der Woche über die gesamte Tag- und Nachtzeit nehmen die potenziellen Störwirkungen zu, welche sich auch auf das Hafenbecken erstrecken. Neben einer Steigerung des Schiffsverkehrs innerhalb des Hafenbeckens gehen Störungen vom Containerumschlag, den Fahrbewegungen von LKW, Bahn und Reachstacker aus. Der stetige Lärm durch die Umschlagprozesse und die betriebsbedingten optischen Störungen können dazu beitragen, dass Tiere fortlaufend gestört werden und störungsempfindliche Arten aus dem Hafenareal abwandern.

Das ca. 1,3 km lange Hafenbecken verfügt grundsätzlich über die Funktion eines Migrationskorridors für Biber und Fischotter bzw. die Fischfauna, jedoch verhindern die bestehenden Spundwände ein Aussteigen von Biber und Fischotter in den KV-Terminalbereich. Im Untersuchungsgebiet weist das Hafenbecken eine Breite zwischen 50 und 100 m auf, so dass die Tiere bei Störungen ausgehend vom südlich gelegenen KV-Terminal die nördliche Hafenkante anschwimmen können. Da ein vorhabenbedingter Schiffs- und Zugverkehr ebenso wie die Verladetätigkeit im Bereich des Neuen Hafens auf der Nordseite des Hafenbeckens in den Nachtstunden nicht stattfindet, können erhebliche Beeinträchtigungen der nacht- und dämmerungsaktiven Arten Biber und Fischotter ausgeschlossen werden. Darüber hinaus wird der LKW- und Umschlagverkehr für das geplante KV-Terminal im Alten Hafen im Nachtzeitraum stark reduziert. Auch für die Fischfauna stellt das Hafenbecken im Bestand kein geeignetes Habitat dar. Ebenso können keine negativen Auswirkungen durch den vorhabenbedingten Anstieg des Schiffsverkehrs um ein Schiff pro Tag prognostiziert werden. Mit einer Behinderung der Wanderung von Fischen als mobile Arten ist ebenfalls nicht zu rechnen, den Fischen steht im Hafenbecken genügend Raum für eventuelle Fluchtbewegungen zur Verfügung.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Fauna im Untersuchungsgebiet durch den zukünftigen Betrieb des trimodalen KV-Terminals mit steigenden Lärmimmissionen, visuellen Störreizen und Erschütterungen sind ebenfalls nicht zu erwarten. Für das geplante KV-Terminal selbst können Betroffenheiten durch betriebsbedingte Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden, da auf dem zukünftigen Terminalgelände keine geeigneten Habitate für störungsempfindliche Arten der Avifauna, Fledermäuse und Reptilien vorhanden sind.

Erhöhte Störwirkungen durch das Vorhaben können aber für die Artengruppe der Insekten nicht ausgeschlossen werden. Das geplante KV-Terminal einschließlich der Zu- und Abfahrtsbereiche werden mit Beleuchtungseinrichtungen versehen, die Lichtpunkthöhen von 8, 12, 16 und 37 m aufweisen. Die größte Rolle spielt dabei der Anlockeffekt. Dabei sind die Anflüge an Quecksilberdampf-Hochdruck- und Metallhalogendampflampen am stärksten, gefolgt von Anflügen an Leuchtstofflampen, Natriumdampf-Hochdrucklampen und LEDs. Die Vorhabenträgerin plant zur Verminderung des Anlockeffektes den Einsatz von insektenfreundlichen Leuchtdioden (LEDs) mit warmweißer Farbtemperatur. Es werden darüber hinaus vollständig gekapselte Gehäuse (gegen das Eindringen von Insekten) unter Abschirmung nach oben zur Vermeidung von unkontrolliertem Streulicht eingesetzt. Unter Umsetzung dieser Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen werden erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Insekten durch Lichtimmissionen vermieden.

Östlich des Hafenbeckens schließen sich die gleichnamigen FFH- und SPA-Gebiete „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" sowie westlich das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" an das Untersuchungsgebiet an (siehe weitergehend Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen und Kapitel C.V.5.2 bis C.V.5.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Vorprüfungen zu den Natura 2000-Gebieten kommen zu dem Ergebnis, dass weder die in den Erhaltungszielsetzungen benannten Anhang I-Lebensraumtypen noch die Anhang II-Arten durch das Vorhaben betroffen sind, weder direkt durch Flächenverlust noch indirekt durch Veränderungen des Landschaftshaushaltes. Wie bereits unter Kapitel C.V.5.2 und C.V.5.3 des Beschlusses ausgeführt, können mögliche durch Bau und Betrieb des geplanten KV-Terminals hinzukommende Störungen des Hafenbeckens als von Fischotter und Biber selten genutzter Migrationskorridor zwischen den FFH-Gebieten „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" und „Döllnitz und Mutzschener Wasser" als nicht erheblich beurteilt werden. Auch die Vorprüfung zum Vogelschutzgebiet kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass die Erhaltungszielsetzungen für das Schutzgebiet durch das geplante KV-Terminal nicht beeinträchtigt werden.

5.2.3 Schutzgut Boden

Über die geomorphologischen Gegebenheiten auf Leistungsfähigkeit, Empfindlichkeit und besondere Eignung von Böden zu schließen, bietet in Bezug auf das Planvorhaben keinen sinnvollen Ansatz, da hier die zu berücksichtigenden spezifischen Vorbelastungen die Problemlage absolut dominieren. Darstellungen und Bewertungen zu den Bodenverhältnissen sind insofern für den gesamten Untersuchungsraum von nachrangiger Bedeutung. Für die Beurteilung der projektspezifischen Empfindlichkeiten des Schutzgutes Boden sind daher vorrangig der Verlust des Bodens durch Versiegelung, der Verlust von Boden durch Bodenaushub im Zuge der Herrichtungs-, Rückbauarbeiten sowie die Mobilisierung von Schadstoffen durch Rückbau und Bodenabtrag auf Altlastenverdachtsflächen zu betrachten. Dabei verhindern Versiegelungsmaßnahmen natürliche Austauschprozesse zwischen Boden, Wasser und Luft, erhöhen den oberflächennahen Abfluss und haben insofern Auswirkungen auf Bodenlebewesen, Wasserhaushalt und Vegetation. Eine Versiegelung findet im Großteil des geplanten Hafengeländes statt. Ein Teil des geplanten Geländes für das KV-Terminal weist bereits einen hohen Versiegelungsgrad auf, der derzeitige Versiegelungsgrad für das Vorhabengebiet liegt bei etwa 50 %. Mit dem erforderlichen teilweisen Bodenabtrag kann eine Beeinträchtigung bzw. Zerstörung des Bodengefüges und der Horizontabfolge der Böden im Terminalgelände einhergehen.

<u>Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen</u>

Wesentliche Bestandteile des Vorhabens sind der (Teil-)Abbruch von Gebäuden, bestehenden Hafenanlagen, Oberflächenbefestigungen/Mauereinfriedungen im Bereich der zu errichtenden LKW-Stellplätze und der Rückbau von ca. 2 055 m vorhandener Gleisanlagen einschließlich Gleisendabschlüssen und Weichen.

Der im Zuge der Abbruch- und Rückbauarbeiten erfolgende selektive Bodenabtrag findet in Bereichen mit stark vorbelasteten, anthropogen überprägten Bodenschichten statt. Eine Beeinträchtigung des natürlichen Bodengefüges kann hier ausgeschlossen werden.

Im Bereich der zu versiegelnden Fläche bestehen Altlastenverdachtsflächen. Der Eingriff in die oberflächennahen Bodenschichten kann eine Freilegung von kontaminiertem Material und die Mobilisierung der darin befindlichen Schadstoffe mit Eintrag in bisher unbelastete Bodenbereiche zur Folge haben.

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden werden durch konsequente Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, durch fachgerechte Freilegung, Entsorgung bzw. Verwer-

tung anzutreffender kontaminierter Bodenschichten auf ein nicht erhebliches Maß reduziert. Bodenökologische wirksame Effekte durch das Vorhaben auf Standorte außerhalb des Hafenareals können damit ebenfalls ausgeschlossen werden.

Anlagenbedingte Auswirkungen

Der hauptsächliche Eingriff in das Schutzgut Boden besteht in der nachhaltigen anlagebedingten Beeinträchtigung durch die Überbauung von ca. 1,35 ha bisher unversiegelter Flächen und der hiermit verbundenen Verhinderung von natürlichen Austauschprozessen zwischen Boden, Wasser und Luft sowie der Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses.

Bei der zu versiegelnden Fläche für das geplante KV-Terminal handelt es sich um stark veränderten Böden mit ca. 1 bis 4 m mächtigen hochverdichteten anthropogen Auffüllungen. Die zu versiegelnden Flächen weisen eine weitgehende ökologische Funktionslosigkeit auf. Allenfalls 5 bis 10 % der betroffenen Böden haben noch Qualitäten mit biotopstruktureller Bedeutung und/oder – abseits der bestehenden Altlastenverdachtsflächen – Filterfunktionen. Insofern ist dieser Eingriff in das Schutzgut Boden als nicht nachhaltig einzustufen. Die Realisierung des Vorhabens an einem bereits anthropogen intensiv vorgenutzten Standort entspricht daher auch dem Ziel der Reduzierung des Verbrauchs unverbauter Fläche.

Eine langfristige Schadstoffmobilisierung kann durch flüssigkeitsdichte Versiegelung von 90 % der Flächen des geplanten KV-Terminals mit Fassung des abfließenden Oberflächenwassers und Ableitung des gereinigten Niederschlagswassers in das Hafenbecken ausgeschlossen werden.

Der Flächenverlust durch Neuversiegelung von insgesamt ca. 1,35 ha stellt insofern keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden dar.

5.2.4 Schutzgut Wasser

Zur Beurteilung der Empfindlichkeit des Schutzgutes Wasser gegenüber den Neubelastungen durch das geplante Vorhaben sind folgende Faktoren entscheidend:

- Verlust von Infiltrationsfläche des Grundwasserleiters infolge Versiegelung
- Beeinträchtigung des Grundwassers durch baubedingten Eintrag von Schadstoffen aus den Altlastenverdachtsflächen
- Verringerung des Retentionsraumes von Döllnitz und Elbe durch Anhebung des Geländeniveaus
- Schadstoffeintrag in das Hafenbecken durch Einleitung von Niederschlagswasser von den versiegelten Flächen des KV-Terminals
- Schadstoffeintrag in das Hafenbecken im Havariefall oder infolge von Extremhochwasserereignissen

Baubedingte Auswirkungen

Auf dem Gelände des geplanten KV-Terminals sind Altlastenverdachtsflächen ausgewiesen, so dass bei Bauarbeiten mit Eingriff in oberflächennahe Bodenschichten kontaminiertes Material freigelegt, darin befindliche Schadstoffe mobilisiert und in noch unbelastete Grundwasserbereiche eingetragen werden können. Durch fachgerechte Separierung und Entsorgung/Verwertung von verunreinigten, kontaminierten Böden können erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen vermeiden werden.

Anlagenbedingte Auswirkungen

Die geometrischen Veränderungen zwischen Ist- und Planzustand haben aufgrund des erforderlichen Gebäuderückbaus und der Aufhöhung des Geländes insgesamt eine Reduzierung des Retentionsvolumens zur Folge. Der Retentionsraumverlust durch den Neubau des KV-Terminals beläuft sich auf ca. 10 220 m³. Im Ergebnis des Rückbaus von drei Gebäuden reduziert sich der Verlust an Retentionsvolumen um ca. 1 040 m³ (siehe auch weitergehend Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen und Kapitel C.V.4.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Der anlagenbedingte Verlust an Retentionsraum von insgesamt 9 180 m³ wird durch den geplanten Rückbau des sog. Muskatorgleises südlich der Bahnbrücke Riesa mit einem Zugewinn an 9 670 m³ Retentionsvolumen vollständig ausgeglichen. Die Anhebung des Geländeniveaus im Bereich des geplanten KV-Terminals hat damit keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Der Neubau des KV-Terminals beinhaltet die Errichtung einer flüssigkeitsdicht ausgeführten Oberflächenbefestigung, die ca. 90 % des Terminalgeländes umfasst. Es handelt sich hier um von normal verschmutzten Flächen anfallendes Niederschlagswasser, bei dem von einem für Industrie- und Gewerbegebiete üblichen Verschmutzungsgrad auszugehen ist. Das gesammelte Niederschlagswasser wird in das Hafenbecken eingeleitet. Im Zusammenhang mit der Niederschlagswassereinleitung kann eine Beeinträchtigung der Gewässerflora und -fauna durch die im Abwasser enthaltenen wasserunlöslichen Stoffe wie Reifen- und Bremsbelagabrieb, von aufschwimmenden Flüssigkeiten wie Öl und Benzin sowie von wasserlöslichen Stoffen (z. B. Tausalz) hervorgerufen werden. Um erhebliche negative Wirkungen auf das Oberflächengewässer zu vermeiden, wird das Niederschlagswasser vor Einleitung in das Hafenbecken in einem Lamellenklärer gereinigt. Damit wird der Eintrag von wasserunlöslichen Stoffen und Leichtflüssigkeiten in das Gewässer vermieden. Da Tausalz als wasserlösliches Material durch den Lamellenklärer nicht zurückgehalten werden kann, hat sich die Vorhabenträgerin verpflichtet, im Winterdienst auf den Einsatz von Tausalz zu verzichten und dafür alternativ Streusplitt bzw. Granulat einzusetzen. Mit diesen Maßnahmen werden erhebliche Beeinträchtigungen der Fließgewässer infolge der Einleitung des gesammelten Niederschlagswassers von den befestigten Flächen des KV-Terminals ausgeschlossen.

Erhebliche Gefährdungen für die Döllnitz (Hafenbecken) und Elbe können bei Eintreten einer Havarie mit Austritt von wassergefährdenden Stoffen auf dem Terminalgelände auftreten. Über die Niederschlagsentwässerung können die wassergefährdenden Stoffe in das Hafenbecken gelangen. Mit der Errichtung einer flüssigkeitsdichten Oberflächenbefestigung für das KV-Terminal, die ebenfalls flüssigkeitsdicht ausgebildete Gleiswannen umfasst, ist der Rückhalt von über einem Zeitraum von 72 h potenziell anfallenden Niederschlag gewährleistet. Gleichzeitig wird durch Schließung der beiden zentralen Schieber im Schacht S002 die Einleitung des gesammelten Niederschlagswassers in das Hafenbecken unterbunden, so dass das zurückgehaltene verschmutzte Niederschlagswasser fachgerecht entsorgt werden kann (siehe weiterführend Kapitel C.V.4.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

Bei einem HQ100 steigt der Wasserspiegel im Bereich des Hafenbeckens Riesa auf ein Niveau von 96,93 m ü. NHN. Im Vorhabenbereich erreicht die Kaimauer eine Höhe von 96,45 m ü. NHN, so dass die Terminalfläche im Zuge von Extremhochwasserereignissen überflutet wird. Dabei besteht die Gefahr des Wegspülens von zeitweilig abgestellten Gefahrgutcontainern und eine daraus resultierende Gefahr des potenziellen Eintrags von Schadstoffen in das Hafenbecken. Die Vorhabenträgerin sieht für den Betrieb des KV-Terminals einen Hochwassermaßnahmeplan vor, der u. a. ab Alarmstufe 2 Containerumstauarbeiten enthält. Hierbei sollen die auf dem Terminalgelände befindlichen Container

zu Containerlagen übereinandergestapelt werden, wobei der unterste als Leercontainer geöffnet wird, um ein Durchströmen des Wassers zu ermöglichen. Für Gefahrgutcontainer mit erhöhter Gefahrstoffklasse erfolgt ein Abtransport in überschwemmungsfreie Bereiche (siehe weitergehend Ordner 4, Register 2 der Planunterlagen und Kapitel C.V.4.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses). Mit Umsetzung der für Hochwasserereignisse geplanten Maßnahmen kann ein Wegspülen von Containern und ein damit ggf. verbundener Schadstoffeintrag in das Hafenbecken vermieden werden.

Es kann daher davon ausgegangen werden, dass auch in einem Havariefall mit Austritt von wassergefährdenden Stoffen oder unter extremen Hochwasserbedingungen unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen keine nennenswerten zusätzlichen Belastungen des Schutzgutes Wasser/Oberflächenwasser auftreten und die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Schutzgut Wasser als nicht erheblich und nicht nachhaltig zu bewerten sind.

5.2.5 Schutzgut Luft und Klima

Die baubedingten Bodenbewegungen in Arbeitsräumen und auf Lagerflächen bewirken auch eine vorübergehende Beeinträchtigung des lokalen Mikroklimas. Während der Bauphase sind vor allem in Trockenzeiten Verfrachtungen von Staub zu erwarten, die insbesondere für die angrenzenden Siedlungsflächen Beeinträchtigungen hervorrufen. Die baubedingten Beeinträchtigungen und die damit verbundenen Auswirkungen auf das Mikroklima sind jedoch nach Fertigstellung der Baumaßnahme und nach Einstellung des Baustellenverkehrs nicht mehr von Relevanz. Damit treten diese Auswirkungen vor allem nur zeitweilig und wetterabhängig auf, wobei eine übermäßige Staubentwicklung durch geeignete technologische Maßnahmen vermieden werden kann, so dass in diesem Fall zwar zeitweilig mit Beeinträchtigungen zu rechnen ist, die jedoch nicht als erheblich und nachhaltig einzuschätzen sind.

Kleinklimatisch wird in unmittelbarer Nähe der versiegelten Terminalflächen eine stärkere Aufheizung über diese Flächen eintreten. Mit der Neuversiegelung im Umfang von ca. 34 500 m² können Auswirkungen auf das Stadtklima durch Minderung der Verdunstungs- und Vergrößerung der Aufwärmungsflächen nicht ausgeschlossen werden. Mit der geplanten Versiegelung geht für die Referenzfläche Stadtkerngebiet und Gewerbe-/Industriegebiet Gröba eine bioklimatisch relevante Vergrößerung der versiegelten Flächen um ca. 2,5 % einher. Bei den zusätzlich für das Vorhaben beanspruchten Flächen handelt es sich aber um im Bestand stark anthropogen überformte Flächen (Aufschüttungen und versiegelte Teilflächen/Versiegelungsgrad ca. 50 %), die ebenfalls mehrere Altlastenverdachtsflächen umfassen. Weiterhin kann aufgrund des Fehlens von stadtklimatischen Analysen für Riesa die Wirksamkeit der nahe liegenden Elbaue als Klimaentlastungsfläche nicht näher quantifiziert werden. Insofern können die Auswirkungen der mit dem Vorhaben verbundenen Versiegelung auf das Stadtklima als Beeinträchtigung angesehen werden, eine vorhabenbedingte Erheblichkeit ist aber unter Beurteilung der örtlichen Lage des Vorhabens nahe der Elbaue und der Gebietsentwicklung als nicht gegeben zu beurteilen. Mit dem Neubau des KV-Terminals sind im Untersuchungsraum keine erheblichen anlagenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft über die bestehende Vorbelastung hinaus zu erwarten.

Unter Berücksichtigung der Abgasemissionen aus dem regelmäßigen Fahrbetrieb im Zusammenhang mit dem Containerumschlag ist nicht mit signifikant erhöhten Luftschadstoffkonzentrationen in diesem Gebiet zu rechnen (siehe auch weitergehend Ordner 9, Register 8 der Planunterlagen und Kapitel C.V.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Gleichzeitig findet mit Inbetriebnahme des trimodalen KV-Terminals kein Containerumschlag auf der Hafennordseite mehr statt. Damit entfallen ab diesem Zeitpunkt wöchentlich auf der Hafennordseite die Ein-/Ausfahrt von vier bis fünf Güterzügen sowie von ca. 470 LKW jeweils einschließlich deren Be- und Entladung. Dies umfasst insgesamt Umschlagsvorgänge von ca. 940 TEU/Woche, die auf der Hafennordseite ab diesem Zeitpunkt nicht mehr mit der dort vorhandenen veralteten Umschlagtechnik und ineffizienter Logistik realisiert werden. Die mit dem Planvorhaben verbundene Modernisierung/Digitalisierung der Umschlagtechnik und -prozesse hat ebenfalls eine Reduzierung der Luftschadstoffemissionen zur Folge. Auch die betriebsbedingten Auswirkungen sind aufgrund der bestehenden Vorbelastung insgesamt als nicht erheblich einzustufen.

Mit dem Planvorhaben sind insofern keine erheblichen zusätzlichen Belastungen des Schutzgutes Klima verbunden, die der Maßnahme entgegenstünden.

Zur Vereinbarkeit der Maßnahme mit den Vorgaben des § 13 Klimaschutzgesetz wird auf die Ausführungen unter Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

5.2.6 Schutzgut Landschaftsbild/Ortsbild

Das Vorhaben hat besonders Veränderungen der dämmerungs- und nachtzeitlichen Umgebung der hafenexponierten Wohnlagen zur Folge. Der Eingriff ist damit als eine sehr spezifische, aber erhebliche Auswirkung auf das Wohnumfeld und die Landschaftswahrnehmung einzustufen.

Eine Minderung der Intensität dieser Störungen kann durch eine Optimierung der Anordnung der Scheinwerfer und die flexible Gestaltung der Schaltzeiten der Beleuchtungsanlagen erreicht werden (siehe auch weitergehend Ordner 7, Register 3 der Planunterlagen und Kapitel C.V.3.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Weiterhin plant die Vorhabenträgerin zur Minderung der Lichteinflüsse und Milderung der Wahrnehmung des neuen Hafenbildes die Anlage einer Sichtschutzpflanzung am Siedlungsrand des Dorfes Gröba (landschaftspflegerische Maßnahme E 1).

5.2.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Als schutzwürdige Kultur- und Sachgüter gelten im Vorhabenumfeld insbesondere das archäologische Fundpotenzial sowie kulturhistorisch bedeutsame Bauten und Parkanlagen im Schloss Gröba. Für die Umgebung des Planungsraumes sind zahlreiche archäologische Kulturdenkmale benannt. Erhebliche Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter sind aber durch konsequente Einhaltung geeigneter Vorkehrungen beim Bau unter Umsetzung der Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses zu vermeiden.

5.2.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Für darüber hinaus gehende spezifische und den Grad des Geringfügigen übersteigende Wechselwirkungen, die auf die ermittelten und berücksichtigten Wirkungen nochmals verstärkend wirken, haben sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte ergeben.

5.3 Beschreibung von Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Gemäß § 4 Abs. 1 SächsUVPG i. V. m. § 12 UVPG a. F. sind die Auswirkungen der Vorhaben auf die Umwelt zu bewerten.

Insgesamt ist festzustellen, dass das geplante Vorhaben negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser sowie Landschaftsbild hat. Diese Umweltauswirkungen können durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen nicht vollständig verhindert werden. Es sind zusätzliche Kompensationsmaßnahmen erforderlich, die jedoch die verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen vollständig ausgleichen und ersetzen. Die erforderlichen Maßnahmen ergeben sich insbesondere aus dem vom Vorhabenträger erstellten Landschaftspflegerischen Begleitplan (Ordner 3, Register 3 der Planunterlagen), dem Artenschutzfachbeitrag (Ordner 5 der Planunterlagen), den Hydraulischen Untersuchungen (Ordner 4 der Planunterlagen) und den immissionstechnischen Untersuchungen (Ordner 7 und Ordner 9, Register 7 der Planunterlagen).

5.3.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen

Die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung negativer vorhabenbedingter Auswirkungen erstrecken sich auf die nachfolgend genannten Maßnahmen.

a) Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit

- Maßnahme V/M 1:

  Verwendung von schalloptimierte Kränen,

  Optimierung des LKW-Fahrweges zur Lärmschutzwand,

  Errichtung einer beidseitig absorbierend gestalteten Lärmschutzwand mit einer Höhe von 8 m und einer Länge von ca. 125 m,

  Nachtzeitraum: nur Betrieb eines Container-Portalkrans mit Einschränkung des Arbeitsbereichs auf 250 m von ca. 70 m vom Westende bis ca. 90 m zum Ostende, keine Reachstackerbewegungen, keine Zugbewegungen, kein Containerumschlag Zug und Schiff, Begrenzung auf je 2 LKW-Ein- und -Ausfahrten sowie 10 Kranbewegungen pro Stunde, kein Kühlcontainerbetrieb, Verlegung der Ein- und Ausfahrt östlich in die Paul-Greifzu-Str. 4

- Maßnahme V/M 2:

  Anpassung der Gehäuseneigungen der Scheinwerfer an Mast 2 und 10 als Blendschutzmaßnahme

  Flexibilisierung der Schaltzeiten der Beleuchtungsanlagen

- Maßnahme V/M 3:

  Verkehrslenkende Maßnahme zur Entlastung der Lauchhammerstraße für den Tageszeitraum über eine Wegweisung von der Lauchhammerstraße kommend links abbiegend in die Heinrich-Schönberg-Straße bzw. die Stahlwerker Straße und fortführend über die Uttmannstraße zu den Terminalanbindungen an der Paul-Greifzu-Straße

- Maßnahme V/M 4:

  Verkehrslenkende Maßnahme zur Reduzierung der Pegelzunahme um bis zu 2 dB(A) entlang der Uttmannstraße für den Nachtzeitraum durch Führung der Abfahrten von der Nachtausfahrt des Terminals links abbiegend über die Paul-Greifzu-Straße fortführend über die Lauchhammer Straße

- Maßnahme V/M 5

  Prüfung des Anspruchs auf passive Schallschutzmaßnahmen für die Immissionspunkte 8, 10 und 12 des Gutachtens zur Ermittlung der vorhabenbedingten Schallimmissionen für die An- und Abfahrtverkehre auf öffentlichen Verkehrsflächen (mit Feststellung eines Anspruchs dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss)

b) Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

- Maßnahme V/M 6:

  Bauzeitenregelung, Baufeldfreimachung/Rodung von Gehölzen und Rückbau von Gebäuden außerhalb der Brut- und Fortpflanzungszeit der Avifauna

- Maßnahme V/M 7:

  Optional in Abhängigkeit vom Ablauf der Rückbauarbeiten aktive Unterbindung einer Brutansiedlung der Mehlschwalbe und Schleiereule

- Maßnahme V/M 8:

  Rückbau der Gebäude mit ökologischer Baubegleitung

- Maßnahme V/M 9:

  Aktive Vergrämung von Bodenbrütern (speziell Flussregenpfeifer) vor Brutbeginn

- Maßnahme V/M 11:

  Rückbau der Gleisanlagen im zeitigen Frühjahr mit ökologischer Baubegleitung

- Maßnahme V/M 12:

  Optional Beräumung des Baufeldes in Bezug auf die Gleisanlagen in Abhängigkeit des Aktivitätszeitraumes der Zauneidechse

- Maßnahme V/M 13:

  Optional Absuchen und Absammeln von Reptilien innerhalb des Baufeldes im Frühjahr vor Baubeginn und Umsetzen abgesammelter Exemplare in den vorbereiteten Ausweichlebensraum

- Maßnahme V/M 14:

  Einsatz insektenfreundlicher Beleuchtung mit Leuchtdioden (LEDs) mit warmweißer Farbtemperatur unter Verwendung von nach oben abgeschirmten Leuchten in vollständig abgekapseltem Gehäusen zur Vermeidung von Streulicht

c) Schutzgut Boden

- Maßnahme V/M 15:

Separierung und fachgerechte Entsorgung von verunreinigten, kontaminierten Bodenschichten, die im Zuge von Bodenabtragungsarbeiten freigelegt werden

d) Schutzgut Wasser

- Maßnahme V/M 16:

Separierung und fachgerechte Entsorgung von baubedingt freigelegten verunreinigten und kontaminierten Bodenschichten

- Maßnahme V/M 17:

Reinigung des auf befestigten Flächen anfallenden Oberflächenwassers in einem Lamellenklärer vor Einleitung in das Hafenbecken/Vermeidung des Eintrags wassergefährdender Stoffe in Gewässer

Verzicht auf den Einsatz von Tausalz

- Maßnahme V/M 18:

Ab Alarmstufe 2 des Hochwassermaßnahmeplans erfolgen Containerumstauarbeiten zur Vermeidung des Wegspülens von Containern, Gefahrgutcontainer mit erhöhter Gefahrengutklasse werden in überschwemmungsfreie Bereiche gebracht

- Maßnahme V/M 19:

Im Havariefall Rückhalt wassergefährdender Stoffe innerhalb der flüssigkeitsdichten Gleiswanne durch Schließung der beiden zentralen Schieber im Schacht S002

Als Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) werden geplant (siehe auch Ordner 3, Register 3 – Maßnahmeblätter Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen Artenschutz):

Bereitstellung von Ausweichquartieren für Fledermäuse (Fledermausflachkästen) infolge Verlust von Gebäudequartieren (Maßnahme A 1 bzw. CEF 1)

Bereitstellung von Nistgelegenheiten für Gebäudebrüter (Maßnahme A 2 bzw. CEF 2)

Bereitstellung von Fassadennestern für Mehlschwalben (Maßnahme A 3 bzw. CEF 3)

Optional zeitlich vorgezogene Bereitstellung von Habitatflächen für die Zauneidechse (Maßnahme A 4 bzw. CEF 4)

Bereitstellung und Unterhaltung eines Artenschutzhauses mit Habitatflächenfunktion für Mehlschwalben, Gebäudebrüter und Fledemäuse (Maßnahme A 5 bzw. CEF 5)

5.3.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Trotz Berücksichtigung dieser Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die Planung erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes. In einem zweiten Schritt sieht die Planung daher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfes sind als maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum zu berücksichtigen unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung, den Boden und die Gewässer.

Kompensationsmaßnahmen müssen so beschaffen sein, dass in dem betroffenen Naturraum ein Zustand herbeigeführt wird, der den früheren Zustand in der gleichen Art und mit der gleichen Wirkung fortführt (inhaltliche Komponente). Daher beschränken sich die Maßnahmen auf den räumlichen Bereich, in dem sich die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen noch auswirken (räumliche Komponente). Ausgeglichen ist der Eingriff, wenn nach Beendigung desselben keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild wiederhergestellt bzw. landschaftsgerecht neu gestaltet ist, § 15 Abs. 2 BNatSchG.

Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ergeben sich aus dem von der Vorhabenträgerin erstellten Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie den im Planfeststellungstenor unter A.III.6 festgelegten Auflagen zum Natur- und Landschaftsschutz. Im Wesentlichen erstrecken sich die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf:

Maßnahme E 1:

> Neuordnung der Freiflächen zwischen der neuen Spundwand am Nordrand des Alten Hafen und dem Siedlungsrand von Dorf Gröba durch Gehölzpflanzungen, davon 1/3 hochwachsende Laubbäume und 2/3 Obstbäume auf einer Fläche von ca. 2 000 m² (siehe auch Ordner 3, Register 3, Karte Nr. 2 der Planunterlagen – Dorf Gröba Süd, Gehölzpflanzungen und Freiraumgestaltung).

5.4 Bewertung der Umweltauswirkungen

Auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung und der umweltbezogenen gesetzlichen Zulassungsvoraussetzungen werden gemäß § 12 UVPG a. F. die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Umwelt bewertet. Die Bewertung wird medienübergreifend und unter Berücksichtigung vorhandener Wechselwirkungen durchgeführt.

Insgesamt ist festzuhalten:

Das Vorhaben ist mit Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Die umfangreichsten Konflikte wurden für das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit ermittelt. Die Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion resultieren insbesondere aus den betriebsbedingten Lärmimmissionen einschließlich dem Verkehrslärm entlang der LKW-Zu- und -Abfahrtswege.

Einen weiteren Eingriffsschwerpunkt stellt der Verlust an Habitatstrukturen für Mehlschwalbe, Rauhautfledermaus und Zauneidechse dar. Dies betrifft auch die möglichen Beeinträchtigungen der Insektenfauna durch die mit dem Betrieb des geplanten KV-Terminals einhergehenden Lichtimmissionen.

Beeinträchtigungen der Umweltschutzgüter können jedoch durch das Konzept der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zum Teil vermieden oder gemindert werden.

Verbleibende Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter werden durch das Konzept der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität so kompensiert, dass keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter verbleiben. Damit sind auch erhebliche negative Wechselwirkungen ausgeschlossen.

Die Maßnahme verursacht ebenfalls während der Bauausführung Lärm, Erschütterungen und Schadstoffimmissionen, die jedoch durch die Nebenbestimmungen unter A.III.4 auf das unbedingt erforderliche und zumutbare Maß begrenzt werden und nur vorübergehend sind.

Soweit von einer Gefahr der Beeinträchtigung von Boden und Grundwasser im Zusammenhang mit vorhabenbedingten Eingriffen in vorhandene Altlastenverdachtsflächen auszugehen ist, wird dieser besonders mit den Nebenbestimmungen unter A.III.7 im erforderlichen Maße Rechnung getragen.

Planungsvarianten, die zu geringeren Beeinträchtigungen der Umwelt führen würden, haben sich der Planfeststellungsbehörde nicht aufgedrängt (siehe auch oben Kapitel C.III.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Zur Verträglichkeit des Vorhabens in Bezug auf die Natura 2000-Gebiete wird im Übrigen auf die Ausführungen unter C.V.5 der Entscheidungsgründe verwiesen.

V Öffentliche Belange

1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Der Neubau des trimodalen Umschlagterminals für den Kombinierten Verkehr im Hafen Riesa, Alter Hafen entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und der Landesplanung.

In das Ergebnis der Bewertung sind neben einer Prüfung der maßgeblichen Raumordnungspläne durch die Planfeststellungsbehörde die Stellungnahmen des Regionalen Planungsverbandes Oberes Elbtal/Osterzgebirge vom 3. November 2015, 27. September 2018 und 17. März 2021 und von der oberen Raumordnungsbehörde vom eingeflossen.

1.1 Landesentwicklungsplan Sachsen

Das Vorhaben steht nicht im Konflikt mit den raumordnerisch aufgestellten Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsplans 2013 vom 14. August 2013 (SächsGVBl. 2013 Nr. 11 S. 582). Mit dem Vorhaben werden die Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans erreicht. U. a. legen die Nr. 3.6.2 und 3.6.3 des LEP folgende Ziele der Raumordnung fest:

„Z 3.6.2: Die Häfen in Riesa, Dresden und Torgau sind, auch in ihrer Funktion als Schnittstelle zwischen der Binnenschifffahrt und den Verkehrsträgern Straße und Schiene, in ihrem Bestand zu sichern und bedarfsgerecht weiter zu entwickeln."

„Z 3.6.3: Im Hafen Riesa ist ein neues Terminal für den kombinierten Verkehr zu bauen."

Der Landesentwicklungsplan bringt zum einen zum Ausdruck, dass die Bedarfssicherung und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Hafens Riesa Ziel der Raumordnung ist. Dieses raumordnerische Ziel ist nicht nur auf die Binnenschifffahrt, sondern insbesondere auf den trimodalen Umschlag einschließlich der Binnenschifffahrt bezogen. Mit dem LEP

wird die Erforderlichkeit des Ausbaus des Hafens Riesa für den trimodalen Verkehr einschließlich der Binnenschifffahrt als Ziel der Raumordnung festgelegt. Der geplante Bau des trimodalen KV-Terminals konkretisiert die im LEP enthaltenen Ziele und Grundsätze. Dem Vorhaben stehen die Vorgaben des Landesentwicklungsplanes nicht entgegen.

1.2 Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge

Auch die Ziele, Grundsätze und Leitbilder der 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplanes von 2020, verbindlich seit dem 17. September 2020 (Bekanntmachung im Amtlichen Anzeiger des Sächsischen Amtsblattes Nr. 38/2020) werden planerisch beachtet.

Mögliche Nutzungskonflikte zwischen dem Straßenbauvorhaben und den raumordnerisch aufgestellten Zielen und Grundsätzen, insbesondere für die Bereiche Siedlungsentwicklung, Artenschutz sowie Hochwasserschutz konnten durch die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen sowie durch Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses gelöst werden (vgl. auch Nebenbestimmungen unter A.III.2, A.III.4, A,III.6 und A.III.7. des Beschlusses). Das geplante Vorhaben genügt im hier festgestellten Abschnitt den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung sowie Landes- und Regionalplanung.

Nach Karte 4 „Vorbeugender Hochwasserschutz" der zweiten Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge liegt das Planungsgebiet im Vorbehaltsgebiet vorbeugender Hochwasserschutz (Funktion Anpassungen von Nutzungen – mittlere Gefahr). Entsprechend dem Ziel 4.1.4.2 des Regionalplans ist die raumordnerische Sicherung dieser Funktion bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen.

Mit der Tektur 2 wurden die vom Regionalen Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge im Anhörungsverfahren geäußerten Hinweise zu den Belangen des Hochwasserschutzes beachtet und die Planung des vollständigen Ausgleichs des vorhabenbedingt verlorengehenden Hochwasser-Rückhalteraumes in die Planung aufgenommen (siehe Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen).

Das geplante Vorhaben steht damit insgesamt nicht im Konflikt mit regionalplanerischen Vorgaben. Diese Einschätzung wird auch gestützt durch die abschließende Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes Oberes Elbtal/Osterzgebirge vom 17. März 2021.

1.3 Flächennutzungsplan der großen Kreisstadt Riesa

Für die Große Kreisstadt Riesa liegt ein Flächennutzungsplan vor, der mit Genehmigungsbescheid des Landratsamtes Meißen vom 29. April 2019 genehmigt wurde.

Im Flächennutzungsplan ist das Hafengelände als „Sondergebiet Hafen" ausgewiesen, das im südlichen Teil liegende Verwaltungsgebäude der Vorhabenträgerin ist als öffentliche Verwaltung dargestellt. Im Nordwesten des Hafengeländes weist der Flächennutzungsplan ein Wohngebiet aus. Hinzu kommen im Norden und Süden mehrere gemischte Bauflächen, im Südosten ein „Sondergebiet Wissenschaft" und ein Gewerbegebiet. Innerhalb dieses Gewerbegebietes werden mehrerer Altlastenflächen dargestellt. Weitere Altlastenverdachtsflächen sind auf dem Hafengelände sowie südlich und nordwestlich des Hafens vermerkt. Der Flächennutzungsplan enthält weiterhin nachrichtliche Vermerke zu mehreren Gesamtanlagen, die als „Archäologische Kulturdenkmäler" bezeichnet werden, davon vier nördlich und fünf südlich der Döllnitz.

Südlich des Hafengeländes ist eine Schule mit Sporthalle und eine Parkanlage verzeichnet. Eine weitere Grünfläche erstreckt sich nordöstlich der Döllnitz bis hin zur Elbe und südlich entlang der Elbe. An der nördlichen Einmündung des Hafenbeckens zur Elbe liegt eine Fläche, auf der sich ein geschütztes Biotop nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 SächsNatSchG befindet. Das Gebiet entlang der Elbe ist zudem als europäisches Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet ausgewiesen. Umliegende Gebiete um die Döllnitz und die Elbe, wie auch der Hafen, die Grünflächen und teilweise die Mischgebiete, sind darüber hinaus als Überschwemmungsgebiete vermerkt.

Das Vorhaben steht zum einen dem Bodennutzungskonzept der Großen Kreisstadt Riesa nicht entgegen. Für das geplante KV-Terminal werden ausschließlich Flächen auf dem Hafengelände in Anspruch genommen, die in der Vergangenheit bereits gewerblich genutzt wurden und im Ergebnis dieser Nutzungen stark anthropogen überformt sind (einschließlich vorhandener Altlastenverdachtsflächen). Im Sinne einer besonderen Zweckbestimmung wurde das Hafengelände im FNP als geplante Sonderbaufläche Hafen ausgewiesen. Das Vorhaben steht weiterhin nicht der Umsetzung der Maßnahmen des Landschaftsplanes der Stadt Riesa entgegen. Insbesondere mit der landschaftspflegerischen Maßnahme E 1 werden die städtebaulichen Ziele in Bezug auf die Neuanlage von Gehölzen/Eingrünung im Stadtgebiet besonders unterstützt. In klimatisch wirksame Ausgleichsräume bzw. Luftaustauschbahnen wird vorhabenbedingt nicht eingegriffen. Das Auftreten von schädlichen Umwelteinwirkungen des Vorhabens wird insgesamt durch die von der Vorhabenträgerin geplanten organisatorischen und technischen Maßnahmen vermieden (siehe auch Kapitel C.IV.5 des Planfeststellungsbeschlusses). Den Grundzügen des Flächennutzungsplans der Stadt Riesa wird durch das geplante Vorhaben insofern Rechnung getragen.

2 Abfallwirtschaft, Altlasten, Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der unter Gliederungspunkt A.III.3 festgelegten Nebenbestimmungen den Belangen von Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.

Für das geplante Vorhaben wird zeitweilig im Zuge der Bauarbeiten und dauerhaft durch Neuversiegelung und Verdichtung auf Boden i. S. d. Bundes-Bodenschutzgesetzes eingewirkt. Daher wird mit der Aufnahme von Nebenbestimmungen sichergestellt, dass baubedingte Bodenbelastungen vermieden bzw. vermindert werden und für vorübergehend beanspruchte Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten die ursprünglichen Bodenfunktionen wiederhergestellt werden (Nebenbestimmungen A.III.3.1 bis A.III.3.6).

Bekannte Altlasten werden durch das Vorhaben unmittelbar berührt. Im Untersuchungsgebiet liegen, aufgrund der ehemaligen jahrzehntelangen Nutzung des Hafengeländes auch für Lagereinrichtungen bzw. Tankanlagen für wassergefährdende Stoffe, mehrere altlastenrelevante Teil- bzw. Verdachtsflächen. Das gesamte Plangebiet wird im Sächsischen Altlastenkataster als Altstandort unter der Nummer 85 200 700 (Binnenhafen Riesa) erfasst. Das Vorhaben tangiert darüber hinaus als im Sächsischen Altlastenkataster registrierte Altstandorte den Altstandort Nr. 85201311 (ESAG Gelände) und Nr. 85202010 (Ges. Bahnhof Riesa-Hafen). Seit Beginn der 1990iger Jahre auf dem Gelände des Alten Hafen im Rahmen des Altlastenfreistellungsverfahrens durchgeführte Erkundungs- und Bau- bzw. Sanierungsmaßnahmen haben gezeigt, dass bei Tiefbauarbeiten verunreinigter Boden angetroffen werden kann. Über ein bestehendes Messnetz mit Grundwassermessstellen werden die Altlastenverdachtsflächen überwacht (siehe auch Ordner 6, Register 3 der Planunterlagen – Konzeption zum Erhalt, Rück- und Neubau von Grundwassermessstellen).

Die Vorhabenträgerin ließ im Rahmen der Genehmigungsplanung u. a. im März 2018 ein Bodenergänzungsgutachten mit komplexer Zusammenfassung aller bislang am vorgesehenen Baustandort ausgeführten geotechnischen Untersuchungen erstellen (siehe Ordner 6, Register 2 der Planunterlagen). Der hier untersuchte Planbereich umfasst bzw. tangiert folgende ausgewiesene altlastenrelevante Teil- bzw- Verdachtsflächen (TF/VF):

- TF/VF 001 – ehemaliges Terpentinlager
- TF/VF 002 – WGT-Tanklager
- TF/VF 003 – Zwischenbereich WGT-Tanklager – Alter Hafen
- TF/VF 004 – Dieseltankstelle
- TF/VF 005 – Elektro- und Kranwerkstatt
- TF/VF 006 – Schrottplatz westliche Hafenbrücke

Von den hier genannten Altlastenverdachtsflächen befindet sich nur TF/VF 001 nicht im unmittelbaren Plangebiet.

Bei den altlastenrelevanten Flächen TF/VF 002 und TF/VF 003 wurden als Sanierungsmaßnahme die kontaminierten Böden oberhalb des Grundwassers entnommen und gereinigt. Die im Grundwasserbereich befindlichen Kontaminationen sind noch vorhanden. In den Altlastenverdachtsflächen TV/TF 002 / 003 sind hohe Schadstoffkonzentrationen der Parameter BTEX, PAK, Phenole und MKW nachgewiesen. Die Schadstofffahne im Grundwasser ausgehend vom ehemaligen WGT-Tanklager hat bereits die Hafenkante des Hafenbeckens erreicht und ist ca. 150 – 250 m lang und bis zu 150 m breit. Es ist daher von einer durchgängig vorhandenen, erheblichen Grundwasserverunreinigung im zentralen und östlichen Teil der Verdachtsfläche auszugehen. Die Vorhabenträgerin plant daher, zur Abschätzung der Auswirkung der Baumaßnahme zur Errichtung des KV-Terminals auf die Grundwasserbeschaffenheit im Abstrom der Altlastenverdachtsflächen vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme ein Grundwassermonitoring an repräsentativen Messstellen durchzuführen. Entsprechend der vorliegenden gutachterlichen Einschätzungen kann davon ausgegangen werden, dass trotz noch vorhandener Schadstoffquellen im Grundwasser im Bereich des ehemaligen WGT-Tanklagers (Verdachtsfläche 002) dies keine unmittelbare Relevanz für den Neubau des KV-Terminals haben wird. Eine Gefährdung der Fischfauna konnte anhand der bisher durchgeführten Untersuchungen nicht belegt werden, eine lokale Konzentrationserhöhung im Fließgewässer wurde im Rahmen des laufenden Monitorings nicht nachgewiesen. Es ist als hinreichend zu beurteilen, die weitere Entwicklung des Kontaminationsstatus des Grundwassers im Zuge des Grundwassermonitorings an den vorhandenen Messstellen zu überwachen (siehe Ordner 6, Register 2 der Planunterlagen – Bodenergänzungsgutachten und komplexe Zusammenfassung aller geotechnischen Untersuchungen, Kapitel 3 und Anlagen 2 bis 4 sowie Register 3 der Planunterlagen – Grundwassermessstellen).

In Bezug auf TF/VF 004 und TF/VF 005 wurden bei den bereits durchgeführten gutachterlichen Untersuchungen keine Hinweise für die Existenz eines altlastenbedingten Grundwasserschadens festgestellt. Daher lassen diese beiden altlastenrelevanten Flächen keine unmittelbare Relevanz für den Neubau des KV-Terminals haben.

Zur TF/VF 006, westlich der Hafenbrücke gelegen, ist in Auswertung des laufenden Grundwassermonitorings festzustellen, dass im gründungsrelevanten Bereich z. T. erhebliche Kontaminationen mit überwiegend organischen Substanzen vorliegen, wobei in diesem Bereich im Zuge des geplanten Vorhabens keine Maßnahmen geplant sind, für die diese Altlast unmittelbare Relevanz hätte.

Es kann aber in diesem Zusammenhang nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, dass auf den Flächen während der Baumaßnahmen belastete Aushubmaterialien

vorgefunden werden. Durch die Aufnahme von Nebenbestimmungen unter A.III.3 wird daher eine Überwachung der Rückbauarbeiten sowie die Sicherung und ordnungsgemäße Entsorgung ggf. vorhandener belasteter Auffüllungen bzw. Bodenbestandteile sowie Überwachung der Grundwasserkontamination durch besondere Monitoringkampagnen zeitlich vor und nach den Bauarbeiten für die Errichtung des KV-Terminals gewährleistet (siehe auch Ordner 6, Register 3 der Planunterlagen – Konzeption zum Erhalt, Rück- bzw. Neubau von Grundwassermessstellen, Kapitel 2.5.6).

Im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten für den Neubau des KV-Terminals im Hafen Riesa wird der Abbruch von drei Gebäuden, der Teilabbruch der Kaltlagerhalle 1 sowie weitere Rückbaumaßnahmen bei vorhandenen Bodenbefestigungen und Gebäuderesten ehemaligen Lagerhallen erforderlich. Die Vorhabenträgerin erstellte in diesem Zusammenhang ein Abbruch- und Entsorgungskonzept für den Gebäudeabbruch, im Rahmen dessen die Gebäudesubstanz und die baulichen Anlagen mittels analytischer Untersuchungen und gutachterlicher Begehungen vor Ort in Bezug auf eine mögliche Verwertung/Entsorgung geprüft wurden (siehe Ordner 6, Register 1 der Planunterlagen). Auf der Grundlage der gutachterlichen Untersuchungen wurden die während der Abbrucharbeiten anfallenden objektbezogenen Abfallarten entsprechend den Regelungen der Abfallverzeichnisverordnung erfasst und in gefährliche und nicht gefährliche Abfälle eingestuft.

Mit der Nebenbestimmung A.III.3.7 wird gewährleistet, dass Abfälle, die nicht verwertet werden, fachgerecht beseitigt werden (§ 15 Abs. 1 und 2 KrWG). Die Nebenbestimmungen A.III.3.9 und A.III.3.10 dienen der Erfüllung der Auskunftspflicht für die Verwertung und Beseitigung von Abfällen (§ 47 Abs. 1 KrWG).

Während des bestimmungsgemäßen Betriebs des KV-Terminal entstehen innerhalb des Terminalgeländes keine Abfälle. Die Container werden im KV-Terminal verschlossen angeliefert und ungeöffnet weitertransportiert. Nur im Bereich des Gategebäudes fallen Papier und hausmüllähnliche Abfälle an, die über die kommunalen Abfall- bzw. Wertstofftonnen entsorgt werden.

3 Immissionsschutz

3.1 Lärmschutz

3.1.1 Rechtsgrundlagen

Die TA Lärm hat ihre rechtliche Grundlage in § 48 BImSchG. Die Bundesregierung kann gemäß § 48 BImSchG allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen, insbesondere über

1. Immissionswerte, die zu dem in § 1 BImSchG genannten Zweck nicht überschritten werden dürfen,
2. Emissionswerte, deren Überschreiten nach dem Stand der Technik vermeidbar ist,
3. das Verfahren zur Ermittlung der Emissionen und Immissionen,
4. die von der zuständigen Behörde zu treffenden Maßnahmen bei Anlagen, für die Regelungen in einer Rechtsverordnung nach § 7 Abs. 2 oder 3 vorgesehen werden können, unter Berücksichtigung insbesondere der dort genannten Voraussetzungen,
5. äqivalente Parameter oder äquivalente technische Maßnahmen zu Emissionswerten,
6. angemessenen Sicherheitsabstände gemäß § 3 Abs. 5c.

Die Bundesregierung hat mit der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Lärm) von der ihr nach § 48 BImSchG angeordneten

Ermächtigung, zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie für die Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche von Anlagen Immissionsrichtwerte festzulegen, Gebrauch gemacht.

Nach Nr. 6.1 der TA Lärm sind für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden folgende Immissionsrichtwerte maßgeblich:

a)	in Industriegebieten		70 dB(A)
b)	in Gewerbegebieten	tags nachts	65 dB(A) 50 dB(A)
c)	in urbanen Gebieten	tags nachts	63 dB(A) 45 dB(A)
d)	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	tags nachts	60 dB(A) 45 dB(A)
e)	in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	tags nachts	55 dB(A) 40 dB(A)
f)	in reinen Wohngebieten	tags nachts	50 dB(A) 35 dB(A)
g)	In Kurgebieten, für Krankenhäuser und Pflegeanstalten	tags nachts	45 dB(A) 35 dB(A)

Die TA Lärm stellt auf die Zusatzbelastung der einzelnen Anlage ab. Gemäß den Anforderungen der TA Lärm soll die Gesamtbelastung aus den Geräuschen von gewerblichen Anlagen (Vorbelastung zuzüglich Zusatzbelastung) am maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte nicht überschreiten. Die Geräusche anderer bestehender Anlagen bilden die Vorbelastung. Der Begriff der Anlage ist in § 3 Abs. 5 BImSchG geregelt.

Der maßgebliche Ort der Immissionen ist der nach Nr. A.1.3 des Anhangs der TA Lärm zu ermittelnde Ort (die Messstelle), an dem eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte am ehesten zu erwarten ist. Der Einwirkungsbereich einer Anlage ist dabei die Fläche, in dem die Beurteilungspegel weniger als 10 dB unter dem für diese Fläche geltenden Immissionsrichtwert liegen oder Geräuschspitzen verursachen, die den für deren Beurteilung maßgeblichen Immissionsrichtwert erreichen.

3.1.2 Beurteilung der zukünftigen Lärmbelastungen anhand der TA Lärm

Das Vorhaben als nicht genehmigungsbedürftige Anlage i. S. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes unterliegt den Bestimmungen der §§ 22 und 23 BImSchG und ist unter Beachtung der in diesem Planfeststellungsbeschluss unter A.III.4.1 und A.III.4.2 enthaltenen Nebenbestimmungen mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

Für die lärmrelevanten Anlagen, die vorliegend vom Anwendungsbereich der TA Lärm erfasst werden, sind die Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 maßgebend. Diese stellen insoweit das „Zumutbare" dar.

Die Vorhabenträgerin erstellte im Rahmen der Genehmigungsplanung ein Gutachten zum Schallschutz, welches im Ergebnis des Anhörungsverfahrens mehrfach ergänzt bzw.

geändert worden ist (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen). Hierzu wurde zunächst die Vorbelastung durch Schallemissionen anderer Gewerbelärmquellen erfasst. Die Vorbelastung aus den umliegenden Gewerbebetrieben wurde erstmalig mit dem Gutachten der Fa. TBL Dresden GbR vom November 2014 ermittelt und im Ergebnis des Anhörungsverfahrens mehrfach überarbeitet; letztmalig erfolgte eine Überprüfung aufgrund von Einwendungen zur Tektur 2.

Rechtlich relevant in Bezug auf den Betrieb des geplanten KV-Terminals sind vor allem die zu erwartenden Lärmemissionen wie auch die Emissionsquellen, die aus dem Umschlagbetrieb und den Fahrbewegungen auf dem Gelände des „Alten Hafen" im Rahmen des Betriebs des KV-Terminals resultieren. Für die Berechnungen wurde daher zwischen folgenden immissionsrelevanten Teilschallquellen auf dem Gelände des geplanten KV-Terminals unterschieden:

- Containeran- und -abtransporte über LKW (Tags: 300 LKW pro Tageszeitraum / nachts: 2 LKW/h)

- Transporte per Bahn (max. 3 Ganzzüge pro Tageszeitraum mit je ca. 600 m Zuglänge)

- Transporte per Schiff (max. 1 Schiff pro Tag)

- Arbeiten der Container-Vollportalkräne (tags zwischen 6.00 und 22.00 Uhr: 2 Kräne mit jeweils max. 20 Umladevorgängen pro Stunde, insgesamt 640 Bewegungen / nachts zwischen 22.00 und 6.00 Uhr: 1 Kran mit 10 Umladevorgängen pro Stunde, insgesamt 80 Bewegungen)

- Bremsprobenanlage tags zwischen 6.00 und 22.00 Uhr (in einem Einhausungscontainer)

- Transporte von Leercontainern mit dem Reachstacker vom und zum LKW bzw. Abstellplatz/Containerservicehalle (Transport von Leercontainern im Tageszeitraum)

Hinsichtlich der Quellhöhen für die jeweiligen Schallquellen werden die Fahrwege generell in 1 m Höhe und die Kranbahn bzw. das Katzfahren über den Gleisen in 20 m Höhe über dem Gelände berücksichtigt (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen, Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens der Fa. PEUTZ Consult GmbH, Anlagen 4.1 und 4.2 – detaillierte Übersichten der angesetzten Quellhöhen).

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchungen werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm durch das geplante KV-Terminal unter Berücksichtigung aller einwirkenden Teilpegel aus den umliegenden Industrie- und Gewerbebetrieben (auch unter Ausschöpfung der genehmigten Werte für die Anlagen der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH und dem geplanten neuen Walzwerk B) für den Nachtzeitraum – außer am Immissionsort IO 15 – eingehalten. Es ergibt sich für den IO 15 in Bezug auf die Gesamtlärmimmission eine geringfügige Überschreitung des Richtwertes der TA Lärm für den Nachtzeitraum von bis zu 0,6 dB. In diesem Zusammenhang wurde aber gutachterlich festgestellt, dass die Gesamtlärmimmission am Immissionsort IO 15 nachts durch das geplante KV-Terminal selbst nur geringfügig erhöht wird, hier mit einem $\Delta = 0{,}08$. Die Genehmigung für eine zu beurteilende Anlage darf auch bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte aufgrund der Vorbelastung aus Gründen des Lärmschutzes nicht versagt werden, wenn der von der zu genehmigenden Anlage verursachte Immissionsbeitrag im Hinblick auf den Gesetzeszweck als nicht relevant anzusehen ist (siehe Nr. 3.2.1 Abs. 2 Satz 2 der TA Lärm). Dies ist bezüglich IO 15 der Fall. Die von dem Planvorhaben ausgehende Zusatzbelastung für

diesen Immissionsort kann als irrelevant beurteilt werden, weil diese Zusatzbelastung den zulässigen Immissionsrichtwert am maßgeblichen Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet. Am IO 15 ist konkret bei Betrachtung der Immissionsbelastung durch das geplante KV-Terminal eine Unterschreitung des Immissionsrichtwertes um 15,2 dB gegeben. Anhand der gutachterlichen Berechnungen wurde damit nachgewiesen, dass IO 15 gem. Nr. 2.2 Abs. 1 lit. a) der TA Lärm nicht im Einwirkungsbereich des geplanten KV-Terminals liegt (Unterschreitung des Immissionsrichtwertes um mindestens 10 dB). Aus diesem Grund kann nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde von weiteren Maßnahmen in Bezug auf IO 15 abgesehen werden.

Innerhalb des Tageszeitraums liegen an den maßgeblichen Immissionsorten keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm durch die vom KV-Terminal ausgehenden Emissionen vor.

Die im Zusammenhang mit dem Betrieb des KV-Terminals verbundenen lärmintensiven Tätigkeiten, wie Gütertransporte per Eisenbahn und LKW, Be- und Entladen mit Kränen und Reachstackern, finden im Freien statt, insofern können die Immissionsrichtwerte angesichts der Ausführungen in der Schallimmissionsprognose nur durch zusätzliche wirksame Schutzmaßnahmen, hier die Verwendung von schalloptimierten Kränen, die Errichtung einer 8 m hohen und ca. 125 m langen Schallschutzwand und durch Beschränkungen des Anlagenbetriebs in der Nachtzeit eingehalten werden. So ist für den Nachtzeitraum nur der Betrieb eines Container-Portalkrans zulässig unter Einschränkung des Kran-Arbeitsbereiches auf 250 m und die Ein- und Ausfahrt wird auf jeweils zwei LKW pro lauteste Nachtstunde begrenzt. Weiterhin sind nachts keine Reachstacker- und Zugbewegungen, kein Containerumschlag Zug und Schiff sowie kein Betrieb von Kühlcontainern zulässig. Die Ein- und Ausfahrt für LKW wird für den Nachtzeitraum in die Paul-Greifzu-Straße 4 verlegt.

Mit Umsetzung aller geplanten Vermeidungsmaßnahmen kann den Anforderungen der TA Lärm für den Nacht- und Tageszeitraum in notwendigem Maße entsprochen werden, erheblich belästigende Geräuschbelastungen für die Nachbarschaft werden nicht prognostiziert. Insoweit sind die hier angeordneten Betriebsbeschränkungen und Schutzmaßnahmen zur Vermeidung schädlicher Immissionen und Emissionen notwendig und auch durchaus verhältnismäßig, da diese für die Zulässigkeit des KV-Terminals am beantragten Standort mit Blick auf die dann auftretenden Beeinträchtigungen für die umgebenden Nutzungen (Wohnnutzungen u. a.) Voraussetzungen darstellen (siehe Nebenbestimmungen unter A.III.4). Diese Einschätzung wird ebenfalls gestützt durch die befürwortenden abschließenden Stellungnahmen der unteren Immissionsschutzbehörde vom 7. November 2023 bzw. 18. Juni 2024.

Einige Einwender stellten die dem Schalltechnischen Gutachten einschließlich der im Rahmen des durchgeführten Anhörungsverfahrens erfolgten Überarbeitungen zu Grunde liegenden Gebietseinstufungen und die daraus abgeleiteten Richtwerte für die Einstufung der Immissionsorte IO 02 bis IO 04 sowie IO 01 und IO 09 in Frage. Die Zuordnung von Immissionsorten zur Art der in Nr. 6.1 der TA Lärm aufgeführten Gebiete und Einrichtungen bestimmt sich nach Nr. 6.6 Satz 1 TA Lärm aus den Festlegungen in den Bebauungsplänen. Gebiete und Einrichtungen, für die keine Festsetzungen bestehen (wie auch für das hier in Rede stehende Planungsgebiet), sind nach Nr. 6.6 Satz 2 TA Lärm entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Das nördlich des Hafenbeckens gelegene Gebiet, in dem sich auch die Immissionsorte IO 01 (Kirchstr. 46), IO 02 (Dammweg 8), IO 03 (Gartenweg 6) und IO 04 (Kirchstr. 8b, c Hinterhaus) befinden, ist richtigerweise als Mischgebiet gem. § 6 BauNVO einzustufen. Gemäß dem allgemeinen Gebietscharakter dienen Mischgebiete dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. In dem betreffenden Gebiet östlich der Strehlaer

Straße und nördlich des Hafenbeckens sind sowohl Wohnnutzungen als auch Gewerbebetriebe vorhanden. Im Westen grenzt das Gebiet an das nördliche Hafengelände, auf dem im Bestand das Umschlagterminal betrieben wird. In nordöstlicher Richtung befindet sich die Kläranlage Riesa. Südlich des Hafenbeckens liegen in der Vergangenheit und gegenwärtig industriell genutzte Hafenflächen, im Südosten die Düngemittelsilos der BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg (ehem. Beiselen GmbH Ulm) einschließlich der vorhandenen Schiffsanlagestelle und eine Bahnanbindung. Das Gebiet ist unter Berücksichtigung der tatsächlichen Nutzungsverhältnisse als faktisches Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO einzustufen, es sind folglich die für ein Mischgebiet geltenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm maßgeblich. Die Einstufung des IO 09 als allgemeines Wohngebiet entspricht ebenfalls den tatsächlichen Nutzungsverhältnissen. Insbesondere ist das Gebiet nicht als reines Wohngebiet einzustufen, da sich in der näheren Umgebung des Immissionsortes nicht ausschließlich Gewerbebetriebe befinden, die allein zur Deckung des Bedarfs für die Bewohner des Gebietes dienen. So befindet sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite mit einer Bäckerei und einem Baugeschäft ein größeres Betriebsgelände. Nördlich des IO 09 wird eine Vinothek betrieben und in nordwestlicher Richtung liegt ein Gymnasium. Darüber hinaus befindet sich südlich davon ein Logistikzentrum. Die im Schalltechnischen Gutachten genannten Gebietseinstufungen sind daher auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Soweit einzelne Einwender vortrugen, dass die als Vorbelastung berücksichtigten Lärmquellen nicht hinreichend dokumentiert und daher nicht nachvollziehbar seien, ist festzustellen, dass das in den planfestgestellten Unterlagen enthaltene Schalltechnische Gutachten nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde den fachlichen Standards auch in Bezug auf die Dokumentation der berücksichtigten Vorbelastungen entspricht. Als Eingangsdaten für die Berechnung von Immissionspegeln können Messwerte, Erfahrungswerte oder Herstellerangaben verwendet werden, soweit diese den Anforderungen nach Nr. A.2.2 Abs. 3 der TA Lärm entsprechen. Das Schalltechnische Gutachten vom 4. November 2014 mit den Ergänzungen/Konkretisierungen vom 07.02.2018 und 22.06 2020 enthält hinreichend detaillierte Angaben zu den berücksichtigten Schallquellen als auch ein Quellenverzeichnis. In diesem Zusammenhang wurden ebenso die Berechnungslisten für die Ermittlung der Vorbelastung des Stahlwerkes von Feralpi (Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen - Anlage B4) sowie die Ergebnisse der Messungen für die Bahn-Schallemissionen (Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen - Anlage B5) den Planunterlagen beigefügt. Diese Berechnungen waren, auch unter Heranziehung der Stellungnahmen der zuständigen Immissionsschutzbehörden, nicht zu beanstanden.

Im Laufe des Anhörungsverfahrens wurden von Einwendern verschiedene Details in Bezug auf die Erstellung des Schalltechnischen Gutachtens einschließlich der verwendeten Eingangsdaten hinterfragt, u. a. die Höhe der angenommenen Schallleistungspegel für die einzelnen Emissionsquellen des KV-Terminals, Berücksichtigung von Reflexionen, Dämpfungseigenschaften von Boden- und Gewässeroberflächen, der meteorologischen Korrektur, von Ton- und Impulszuschlägen, von tieffrequenten Geräuschen, der Ruhezeitzuschläge, die Dokumentation der Spitzenpegel, die durch Schiffstransporte im Tagzeitraum verursachten Schallimmissionen. Alle vorgetragenen Bedenken hinsichtlich der Erarbeitung des Schalltechnischen Gutachtens wurden in den Tekturen 1 und 2 mit der Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen zum Schalltechnischen Gutachten berücksichtigt bzw. ausgeräumt (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens vom 04.11.2014 der TBL Dresden GbR unter Berücksichtigung der Einwendungen und Fragen aus den Erörterungsterminen vom 27.09.2016 sowie vom 20./21.03.2019). Auch im Ergebnis der erfolgten Überprüfungen der schalltechnischen Berechnungen können unzumutbare Beeinträchtigungen für die Wohnbebauung im Umfeld des Planvorhabens

durch vorhabenbedingt auftretende Betriebs- und Fahrgeräusche ausgeschlossen werden.

Ebenfalls konnten die in verschiedenen Einwendungen vorgetragenen Zweifel an der Dämmwirkung von Containerstapelzeilen ausgeräumt werden. Im Ergebnis des Schalltechnischen Gutachtens vom 4. November 2014 waren Containerstapelzeilen vorgesehen, um die Einhaltung der Immissionsrichtwerte für den Nachtzeitraum zu gewährleisten. Für die Einhaltung der Immissionsrichtwerte für den Tagzeitraum bedurfte es dieser Schallschutzmaßnahme entsprechend der gutachterlichen Prognose von vornherein nicht. Die Vorhabenträgerin hat mit der 1. Tektur zum Planfeststellungsantrag eine Fortschreibung der immissionstechnischen Untersuchungen vorgenommen, die auch weitergehende Lärmminderungsmaßnahmen für den Nachtzeitraum beinhalten. Dies betrifft insbesondere die Einschränkung der LKW-Ein- und -Ausfahrten nachts mit Verlegung der Ein- und Ausfahrt östlich in die Paul-Greifzu-Str. 4, den Verzicht auf den Betrieb von Kühlcontainern zum Nachtzeitraum und die Vergrößerung der Lärmschutzwand. Aufgrund der insgesamt geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung werden unzumutbare Beeinträchtigungen im Umfeld des geplanten KV-Terminals durch Betriebs- und Fahrgeräusche auf dem Terminalgelände – auch ohne die im Gutachten der TBL Dresden GbR vom 4. November 2014 aufgeführten Containerstapelzeilen – für die Tag- und Nachtzeit vermieden. Die Errichtung von Containerstapelzeilen zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte für den Nachtzeitraum ist somit nicht mehr erforderlich.

Für die Brücke „B 182" (sog. Hafenbrücke), welche die Gleisanlagen und das Hafenbecken überspannt, wurde aufgrund von eingewendeten Bedenken im Rahmen einer separaten gutachterlicher Bewertung festgestellt, dass bei den Berechnungen zum schalltechnischen Gutachten für das Vorhaben weder Reflexions- noch Abschirmwirkungen berücksichtigt werden müssen. Entsprechend der Beurteilung des Gutachters erscheint die Berücksichtigung von Reflexionen in Bezug auf dieses, in seinen Ausdehnungen relativ schmale Brückenbauwerk nicht sinnvoll und ist insbesondere infolge der Betriebsbedingungen im geplanten KV-Terminal (maximal je drei Güterzugein- bzw. -ausfahrten im Tageszeitraum) nicht relevant. Die Darlegung im Schallgutachten, dass die Abschirmwirkung des Brückenbauwerks höher ausfallen würde als der Anteil der Reflexionen bei einer Zugunterfahrung und damit die Reflexionswirkung des Bauwerks für die gutachterliche Betrachtung nicht bedeutsam erscheint, ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die von mehreren Einwendern geäußerte Kritik an dem nach deren Auffassung fehlerhaften Schallgutachten infolge fehlender Berücksichtigung der Reflexionswirkung der Hafenbrücke ist insofern nicht zutreffend.

Die Ausgestaltung des Vorhabens im Einzelnen, die in den Planunterlagen enthaltenen, wie auch die mit den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses angeordneten Maßnahmen stellen sicher, dass weder während der Bauphase noch vom Betrieb des planfestgestellten Vorhabens selbst unzumutbare Beeinträchtigungen, Gefahren, Nachteile oder Belästigungen ausgehen. Mit den unter A.III.4 enthaltenen Nebenbestimmungen wird u. a. die Einhaltung der zulässigen Richtwerte für Lärmimmissionen nach der hier einschlägigen TA Lärm sichergestellt. Dies gilt auch für die Einhaltung der Vorgaben für den späteren Anlagenbetrieb. Unzumutbare Beeinträchtigungen Dritter, speziell von Wohnbebauungen im Umfeld des Hafengeländes, durch auftretende Betriebs- bzw. Fahrgeräusche sind insbesondere aufgrund der für den Nachtzeitraum vorzusehenden Betriebseinschränkungen für Güterumschlag und -transport sowie den angeordneten Schutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwand) nicht zu erwarten.

3.1.3 Verkehrslärm entlang der LKW-Zufahrts-/Abfahrtswege

Die Lärmzunahme aufgrund des Zu- und Abfahrtsverkehrs zum Vorhabengebiet kann nach den Umständen des Einzelfalls einen abwägungserheblichen Belang darstellen,

wenn sich der durch die Planung ausgelöste Verkehr innerhalb eines räumlich überschaubaren Bereichs bewegt und vom übrigen Straßenverkehr unterscheidbar ist. Gemäß den Vorgaben der Nr. 7.4 TA Lärm sind die in Verbindung mit einer gewerblichen Nutzung auftretenden Geräusche des An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen bis zu einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück zu betrachten, wenn:

- diese den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen und

- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und

- die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Dementsprechend wurden die zukünftigen durch das geplante KV-Terminal induzierten Verkehre im Abstand von bis zu 500 m über die Paul-Greifzu-Straße, Strehlaer Straße, Lauchhammerstraße und Uttmannstraße gutachterlich untersucht und bewertet (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten, Kapitel 5.4). Hierbei wurden die Feststellungen des „Verkehrsplanerischen Gutachtens zum Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen" vom 31.07.2014 und die „Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten" vom Januar 2018 berücksichtigt. Die Verkehrslärmimmissionen wurden in Form des sogenannten Beurteilungspegels für repräsentative Immissionspunkte (IP) berechnet und mit den Grenzwerten der 16. BImSchV verglichen (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Kapitel 5.4 und Anlage 11).

Als vorhabenbedingte Zusatzverkehre sind für den Tageszeitraum (06:00 bis 22.00 Uhr) bis zu 600 zusätzliche Fahrten (jeweils 300 An- und Abfahrten) sowie für den Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) insgesamt 32 zusätzliche Fahrten (jeweils 16 An- und Abfahrten) geplant. Obwohl die Vorhabenträgerin für den Tagzeitraum bereits Verkehrslenkungsmaßnahmen zur Entlastung der Lauchhammer Straße vorsieht, werden durch den Betrieb des KV-Terminals infolge der vorhabenbedingten LKW-Zusatzverkehre an den drei Immissionspunkten IP 08, IP 10 und IP 12 die Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche tags um mindestens 3 dB(A) erhöht. Gleichzeitig wird für den Tageszeitraum der maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV am IP 08 um bis zu 2 dB(A), am IP 10 und 12 jeweils um 1 dB(A) überschritten. Sind diese beiden Bedingungen erfüllt, sind nach der TA Lärm Vermeidungsmaßnahmen zu prüfen bzw. umzusetzen (siehe auch Ordner 7, Register 1, Anlagen 8 bis 13). Die Vorhabenträgerin hat eine Verkehrslenkungsmaßnahme für den Tageszeitraum geplant, die der Entlastung der Lauchhammer Straße dient. Dazu wird der LKW-Verkehr mit Hilfe einer passiven Wegweisung über die Uttmannstraße geführt (siehe auch Ordner 8, Register 1 – Verkehrsplanerische Gutachten vom 31.07.2014 und 05.01.2018). Darüber hinaus gehende Maßnahmen organisatorischer Art im Sinne der TA Lärm Nr. 7.4 für die Tagzeit für die LKW-Zufahrts und Abfahrtswege, die ebenfalls durchführbar und zweckmäßig sind, drängen sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf. Insbesondere im Tageszeitraum ist aufgrund der bereits vorhandenen hohen Belastung der Wohnbebauung an der Lauchhammer Straße im Untersuchungsgebiet die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Verkehrslenkungsmaßnahme über die Uttmannstraße zweckmäßig.

Im Zusammenhang mit den geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen entsteht im Bereich des Abschnitts der Uttmannstraße am KP Paul-Greifzu-Str./Uttmannstr./Anbindung KV-Terminal deutlich vermehrt LKW-Verkehr, der einen spezifischen mit einer besonderen Verkehrssituation verbundenen Verkehrslärm einschließlich an Sonn- und Feiertagen erzeugt. Für die Uttmannstraße wird für das Prognosejahr 2030 in Bezug auf die Variante

ohne Verkehrslenkung eine Verkehrsstärke von 1 950 Kfz/24 h mit 7,6 % Schwerverkehrsanteil und die Variante mit Verkehrslenkung über die Uttmannstraße eine Verkehrsstärke von 2 400 Kfz/24 h mit 26,2 % Schwerverkehrsanteil prognostiziert (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens der Fa. Peutz Consult GmbH vom 22.06.2020, Anlagen 10 und 12). Für die Immissionspunkte IP 08, 10 und 12 wurden gutachterlich für den Tageszeitraum folgende max. Lärmpegel jeweils für die Variante ohne Verkehrslenkung und mit Verkehrslenkung über die Uttmannstraße rechnerisch ermittelt (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Anlage 13):

Immissionspunkt	Beurteilungspegel Prognose-Ohne-Fall Tag [dB(A)]	Beurteilungspegel Prognose-Mit-Fall Tag [dB(A)]	Immissionsgrenzwert Tag [dB(A)]
IP 08 - Paul-Greifzu-Str. 9	62	66	64
IP 10 - Uttmannstraße 3	60	65	64
IP 12 - Uttmannstraße 5	59	65	64

Unter wertender Betrachtung der konkreten Verhältnisse und unter Berücksichtigung der Vorbelastung und Schutzwürdigkeit der Wohnbebauung ist eine Lärmzunahme in dieser Größenordnung abwägungsrelevant. Die Planfeststellungsbehörde ist hier zudem der Auffassung, dass die Betroffenheit der Objekte Paul-Greifzu-Straße 9 (IP 08), Uttmannstraße 3 (IP 10) und Uttmannstraße 5 (IP12) durch Anordnung von passivem Lärmschutz auszugleichen ist (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens vom 4. November 2014 der PEUTZ Consult GmbH vom 22. Juni 2020, Kapitel 5.4.1 Empfehlung passiver Schallschutzmaßnahmen). Grundlage für eine spätere Ermittlung konkret erforderlich werdender passiver Schallschutzmaßnahmen ist die 24. BImSchV. Die für das Planungsgebiet wesentlichen Nutzungsweisen/die Schutzbedürftigkeit des Gebietes wurden in die Prüfung einbezogen. Passive Maßnahmen betreffen insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung der Schalldämmmaße der Gebäudeumfassungsbauteile wie Fenster, Wand, Dach mit Lüftungseinrichtungen.

Für den Nachtzeitraum wurde mit den gutachterlichen Untersuchungen zu den verkehrsbedingten Lärmimmissionen prognostiziert, dass an keinem der Immissionspunkte der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche um mindestens 3 dB(A) erhöht wird. Der Immissionsgrenzwert wird an allen Immissionspunkten eingehalten. Entlang der Uttmannstraße ist dennoch nachts eine Pegelzunahme um max. 2 dB(A) zu erwarten. Um diese Lärmbelastung nochmals abzumildern, ist für den Nachtzeitraum eine andere Verkehrslenkungsmaßnahme vorgesehen als für den Tageszeitraum. Die Abfahrten der Nachtausfahrt (2 LKW/h) werden von einer zweiten Zu-/Ausfahrt links abbiegend über die Paul-Greifzu-Straße 4 fortführend über die Lauchhammer Straße geführt. Die zusätzliche Geräuschbelastung entlang der Paul-Greifzu-Straße und der Uttmannstraße kann dadurch um bis zu 0,5 dB(A) gemindert werden, die Pegelzunahme entlang der Lauchhammer Straße beträgt mit dieser Verkehrslenkungsmaßnahme lediglich bis zu 0,1 dB(A). Auf diese Weise wird die vorhabenbedingte Zusatzbelastung durch den LKW-Verkehr während der Nachtzeit auf beide Strecken gleichmäßiger verteilt.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass das planfestgestellte Vorhaben die Belange der Bevölkerung hinsichtlich des Schutzes vor vorhabeninduziertem Verkehrslärm hinreichend wahrt. Zu diesem Ergebnis führt eine Abwägung der Belange, die sowohl die

organisatorischen Maßnahmen der Vorhabenträgerin zur Lärmminderung als auch die Bewältigung der durch den Lärmschutz aufgeworfenen Probleme umfasst. Die Gestaltung des Vorhabens sowie die in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen unter Kapitel A.III.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses stellen sicher, dass keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG i. V. m. § 1 SächsVwVfZG verbleiben.

3.1.4 Baulärm

Baubedingte Lärmimmissionen führen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde durch die im Tenor unter A.III.4.3.3 enthaltenen Verpflichtung zur Einhaltung der Grenzwerte nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm und Umsetzung lärmmindernder Maßnahmen nicht zu unzumutbaren Beeinträchtigungen durch baubedingten Lärm.

Die Vorhabenträgerin ließ eine schalltechnische Untersuchung zu Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft für den Tageszeitraum erarbeiten (Ordner 9, Register 7 der Planunterlagen), wobei mithilfe eines digitalen Simulationsmodells und einer Ausbreitungsberechnung nach DIN ISO 9613-2 die während der Bauarbeiten in der Nachbarschaft jeweils zu erwartenden Geräuschimmissionen für insgesamt sechs Zeitblöcke (Zeitblock 0 bis 5) ermittelt und auf Grundlage der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm beurteilt wurden.

Mit den Berechnungsergebnissen wird nachvollziehbar nachgewiesen, dass auch unter Berücksichtigung der „worst-Case"-Nutzungsansätze im Bereich der bestehenden Wohnnutzungen Immissionswerte von 70 dB(A) tags nicht erreicht werden. Für den Zeitblock 0 (Baufeldfreimachung, Gleisrückbau- und Abrissarbeiten) und den Zeitblock 5 (Kranmontage) wurden jeweils an zwei Immissionsorten baubedingt unvermeidbare, geringfügige Überschreitungen des Immissionsrichtwertes für Mischgebiete von 60 dB(A) um weniger als 3 dB(A) ermittelt (siehe auch Ordner 9, Register 7, Anlagen 4.0 bis 4.4 der Planunterlagen). Diese geringfügigen Überschreitungen sind durch den Einsatz möglichst lärmarmer Maschinen sowie sonstiger Optimierungsmaßnahmen auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken (siehe auch Nebenbestimmungen unter A.III.4.3). Während der Nachtzeit sind keine Bauarbeiten geplant.

Bei Umsetzung der gutachterlich empfohlenen lärmmindernden Maßnahmen und Beachtung der Nebenbestimmungen steht einer antragsgemäßen Umsetzung des Vorhabens nichts entgegen. Auch die zuständige untere Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Meißen äußerte im Anhörungsverfahren keine erheblichen Bedenken gegen die geplanten Baumaßnahmen.

3.2 Luftschadstoffe

Das Vorhaben trägt den Belangen der betroffenen Anwohner im Hinblick auf die Belastungen durch Luftverunreinigungen in dem Umfang Rechnung, der auf Grund einer sachgerechten Abwägung erforderlich ist. Das Vorhaben bewirkt keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen durch vorhabenbedingte Luftschadstoffe i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.

Die Behandlung von Schadstoffimmissionen des Kfz-Verkehrs im öffentlichen Straßenraum orientiert sich an § 50 BImSchG. Danach sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, das schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen i. S. d. Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf ausschließlich oder überwiegend zum Wohnen dienende Gebiete sowie

auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Zu den schädlichen Umwelteinwirkungen können nach § 3 Abs. 1, 2 und 4 BImSchG auch Luftverunreinigungen gehören. Konkret festgelegte Grenzwerte beinhaltet die 39. BImSchV. Die Einhaltung dieser Grenzwerte ist aber nicht zwingend vorhabenbezogen durch diesen Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, sondern unter Berücksichtigung der Verursacheranteile durch flächenbezogene Luftreinhaltepläne der zuständigen Immissionsschutzbehörden (§ 47 BImSchG, §§ 27 ff. der 39. BImSchV). Die Grenzwerte sind jedoch im Rahmen der Abwägung und aufgrund des Gebotes der Problembewältigung zu berücksichtigen. Es dürfen durch das Vorhaben keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen wären und es deswegen ausschließen würden, die vorgegebenen Grenzwerte einhalten zu können (BVerwG, Urteil v. 26. Mai 2004, DVBl. 2004, S. 1289).

Kann den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder durch technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessenen Entschädigung in Geld (§ 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG).

Im Ergebnis des Erörterungstermins am 26./27. September 2018 ließ die Vorhabenträgerin eine Untersuchung der Belastung mit Luftschadstoffen infolge des vorhabenbedingten Kfz-Verkehrs erstellen (siehe Ordner 9, Register 8 der Planunterlagen). Im Rahmen der Luftschadstoffuntersuchung wurde geprüft, ob die Grenzwerte aufgrund von lokalen Schadstoffakkumulationen überschritten werden könnten. Für die Luftschadstoffe NO_x bzw. NO_2, SO_2, CO, HC und Feinstaub der Partikelgröße PM_{10} wurde eine Belastungsprognose für die Straßenabschnitte erstellt, bei denen erhebliche Luftschadstoffbelastungen durch vorhabenbedingten zusätzlichen LKW-Verkehr möglich sein könnten. Hierzu wurden die folgenden Straßenabschnitte besonders betrachtet:

- Lauchhammerstraße zwischen Paul-Greifzu-Straße und Stahlwerker Straße
- Paul-Greifzu-Straße zwischen Lauchhammerstraße und Uttmannstraße
- Uttmannstraße.

Der LKW-Verkehr auf dem Vorhabengelände sowie die Anlagen des KV-Terminals fanden bei dieser Untersuchung keine Berücksichtigung, da diese nach Einschätzung der Vorhabenträgerin keine erheblichen Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe zur Folge haben. Auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden weder von der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde noch von anderen Trägern öffentlicher Belange maßgebliche Anhaltspunkte vorgetragen, die Zweifel an dieser Einschätzung aufkommen lassen könnten.

Die zu erwartende Schadstoffbelastung wurde zunächst mit dem „Schadstoff-Emis-Verfahren“ abgeschätzt. Im Anschluss daran wurden überschläglich die Immissionen auf Grundlage der RLuS-Methodik für den Prognosenullfall und den Prognoseplanfall ermittelt und mit den Grenzwerten der 39. BImSchG verglichen. Im Einzelnen wird hierzu direkt auf Ordner 9, Register 8 der Genehmigungsplanung verwiesen.

Im Ergebnis kann anhand der durchgeführten lufthygienischen Untersuchungen eingeschätzt werden, das für die drei ausgewählten Straßenabschnitte im Hinblick auf die für den Einflussbereich von Straßen maßgebenden Abgaskomponenten NO_x, SO_2, CO und HC vorhabenbedingt keine Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte und keine Überschreitungen der zulässigen Anzahl von Überschreitungstagen zu erwarten sind. Auch hinsichtlich der für den Prognoseplanfall ermittelten Feinstaubimmissionen für die Partikelgröße PM_{10} wird der Jahresgrenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit deutlich unterschritten. Die Anzahl der Überschreitungstage liegt ebenfalls unter der gesetzlich zulässigen Anzahl.

Die Schadstoffbelastung des Umfeldes wird sich infolge des Vorhabens im Vergleich mit der Nullvariante nicht wesentlich ändern. Die gutachterlichen Untersuchungen haben nachvollziehbar gezeigt, dass es in der Prognose nicht zu einer Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV kommt.

In Ergänzung zu den vorgenommenen lufthygienischen Untersuchungen zum geplanten Vorhaben ist darauf hinzuweisen, dass mit dem geplanten Wegfall des bestehenden Containerumschlags auf der Hafennordseite (Neuer Hafen) auch Luftschadstoffentlastungen im An- und Abfahrtsbereich des bestehenden Containerterminals Neuer Hafen zu erwarten sind. Mit Inbetriebnahme des geplanten KV-Terminals im Alten Hafen werden somit wöchentlich auf der Hafennordseite die Ein-/Ausfahrt von vier bis fünf Güterzügen sowie von ca. 470 LKW jeweils einschließlich deren Be- und Entladung entfallen. Dies umfasst insgesamt Umschlagsvorgänge von ca. 940 TEU/Woche, die auf der Hafennordseite ab diesem Zeitpunkt nicht mehr realisiert werden.

Planungsalternativen, die zur weiteren Verringerung der Luftschadstoffbelastung führen, oder in gleicher Weise die Erreichung der Planziele bewirken, bestehen nicht. Das Vorhaben wird – wie bereits ausgeführt – keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Luftverunreinigungen hervorrufen. Eine Überschreitung von Immissionsgrenzwerten nach der 39. BImSchV infolge des Vorhabens kann ausgeschlossen werden. § 50 BImSchG ist damit Rechnung getragen worden.

3.3 Erschütterungen, sekundäre Luftschallimmissionen

Nach § 3 Abs.1 BImSchG sind schädliche Umwelteinwirkungen Immissionen (hier Erschütterungen), die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Bei der Beurteilung von Erschütterungseinwirkungen in Wohnungen, die durch Anlagen in einem benachbarten Unternehmen hervorgerufen werden, sind somit die Anforderungen des Immissionsschutzrechts heranzuziehen. Soweit Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden einwirken, sind diese Anforderungen in DIN 4150 Teil 2 "Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden" (Juni 1999) sowie in den LAI–Hinweisen zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungseinwirkungen (Mai 2000) konkretisiert.

Erschütterungswirkungen auf Gebäude übersteigen dann die Grenze der schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn sie geeignet sind, erhebliche Nachteile (insbesondere Schäden an Gebäuden/Gebäudeteilen, Verminderung der bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit eines Gebäudes) hervorzurufen. Erschütterungswirkungen auf Menschen in Gebäuden werden durch erhebliche Belästigungen hervorgerufen, die sich aus der negativen Bewertung von Erschütterungswirkungen und deren Folgeerscheinungen ergeben (z. B. sichtbare Bewegungen und hörbares Klappern von Gegenständen).

In Übereinstimmung mit der laufenden Rechtsprechung werden bei Einhaltung der in der DIN 4150 Teil 2 niedergelegten Anforderungen und Anhaltswerte erhebliche Belästigungen von Menschen "in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen" in der Regel vermieden. Zur Beurteilung von Erschütterungseinwirkungen in Wohngebäuden können somit die Anhaltswerte nach Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 bzw. die o. g. LAI-Hinweise herangezogen werden. Eventuell vorhandene Sekundäreffekte sind in den Anhaltswerten – soweit möglich – pauschal berücksichtigt. Die Anhaltswerte der DIN 4150-2 markieren insofern die Schwelle zwischen schädlichen und nicht schädlichen Umwelteinwirkungen, wobei diese Anhaltswerte keine scharfe Grenze darstellen. Die Anhaltswerte

stellen aber eine geeignete Grundlage für eine Immissionsbeurteilung für den Einzelfall dar.

Das geplante Vorhaben ist auch mit den Belangen des Schutzes vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall grundsätzlich vereinbar.

Die Vorhabenträgerin ließ von einem sachverständigen Gutachter eine erschütterungstechnische Untersuchung zu den durch den Betrieb des geplanten KV-Terminals verursachten Erschütterungsimmissionen in den benachbarten Gebäuden erstellen (siehe Ordner 7, Register 2 der Planunterlagen). Dazu wurden auch Ergebnisse der Erschütterungsmessungen an einer vergleichbaren Containerverladeanlage und an einem vergleichbaren Güterzugzustellgleis herangezogen und anhand der Vorgaben der DIN 4150-2 bewertet.

Erschütterungstechnisch relevant sind in Bezug auf das geplante KV-Terminal die Zu- und Abfahrten der Güterzüge, das Rangieren der Güterzüge, das Fahren der Containervollportalkräne sowie Aufsetz- und Absetzvorgänge von Containern. Den Berechnungen für die erschütterungstechnische Untersuchung zugrunde gelegt wurden:

- 640 Ladevorgänge mit Containervollportalkran im Tageszeitraum
- 160 Ladevorgänge mit Containervollportalkran im Nachtzeitraum
- 3 Zugein- und -ausfahrten pro Tag über das SBO-Gleis in das KV-Terminal zwischen 6 und 22 Uhr
- Zerlegung der drei eingefahrenen Ganzzüge in sechs Halbzüge im KV-Terminal im Tageszeitraum
- Zusammenstellen der drei abzuholenden Ganzzüge aus 6 Halbzügen im KV-Terminal im Tagzeitraum

Die von LKW-Fahrten verursachten Erschütterungsimmissionen sind üblicherweise in einem Abstand von mehr als 30 m nicht mehr spürbar und müssen daher bei der erschütterungstechnischen Untersuchung der dem betreffenden Hafenareal am nächsten liegenden immissionsorte nicht berücksichtigt werden.

Zur Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen auf Gebäude wird die – auch während Erschütterungsmessungen registrierte – Schwingschnelle (v(t) in mm/s) herangezogen. Für die Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden ist als Beurteilungsgröße das frequenz- und zeitbewertete Erschütterungssignal, gemessen in Raummitte der am stärksten betroffenen Geschossdecke, maßgeblich. Die Frequenzbewertung erfolgt dabei unter Heranziehung der DIN 4150-2 in Form der sogenannten „KB-Bewertung“ (siehe weiterführend Ordner 7, Register 2, Kapitel 4 der Planunterlagen). Für die Erschütterungsimmissionen werden als Beurteilungsgröße zum einen die maximal bewertete Schwingstärke KB_{Fmax}, sowie bei Erfordernis die Beurteilungsschwingstärke KB_{FTr} ermittelt. Für die Prognose der zukünftig in den benachbarten Wohnhäusern zu erwartenden Erschütterungen zog der Gutachter an vergleichbaren Anlagen gemessene Erschütterungsemissionsspektren, theoretische Übertragungsfunktionen für die Ausbreitung einer Erschütterung im Boden sowie typische Übertragungsfunktionen für den Übergang vom Erdboden auf eine Geschossdecke im Gebäude für verschiedene Deckeneigenfrequenzen aus der Literatur heran (siehe weiterführend Ordner 7, Register 2, Kapitel 5 der Planunterlagen). Für die Prognose der von Güterzugvorbeifahrten verursachten Erschütterungen wurde vom Gutachter auf die an einem Bodenmesspunkt an einem Zufahrtsgüterzuggleis im Raum Düsseldorf in 11,5 m Entfernung vom Gleis im Erdboden

gemessenen Erschütterungsspektren zurückgegriffen. Für die Prognose der durch die Kranfahrten und damit verbundenen Ladetätigkeiten verursachten Erschütterungen wurden repräsentative Erschütterungsspektren aus einer im Betrieb befindlichen Containerverladeanlage in Duisburg herangezogen.

In die Prognoseberechnungen sind in vielfacher Hinsicht konservativ überschätzende Annahmen, wie die Annahme einer ungünstigen Holzdecke (16 Hz Deckeneigenfrequenz) und jeweils die kürzeste Entfernung zu den Umschlag- als auch zu den Hafengleisen eingegangen. Insofern kann nachvollziehbar davon ausgegangen werden, dass die erstellte Prognose auf der sicheren Seite liegt. Im Ergebnis der erschütterungstechnischen Untersuchung wurde vom Gutachter überzeugend festgestellt, dass durch den geplanten Betrieb des KV-Terminals im Alten Hafen Riesa die Anhaltswerte für Erschütterungsimmissionen für Mischgebiete der DIN 4150-2 nicht überschritten werden. Diese Einschätzung wird auch bestätigt durch die abschließende Stellungnahme des LfULG, Referat anlagenbezogener Immissionsschutz, Lärm, vom 12. Oktober 2016.

Auch die Anforderungen der 24. BImSchV für die sekundären Luftschallimmissionen werden entsprechend der vorliegenden gutachterlichen Untersuchung eingehalten. Als rechtlichen Maßstab zur Bestimmung der Wesentlichkeitsschwelle ist beim sekundären Luftschall die 24. BImSchV heranzuziehen. Bei der Beurteilung, wann sekundäre Luftschallimmissionen zu erheblichen Belästigungen von Menschen "in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen" führen, können die Anhaltswerte für den Innenschallpegel L_i der VDI-Richtlinie 2719 herangezogen werden (VDI-Richtlinie 2719, Tabelle 6 – Anhaltswerte für den Innenschallpegel). Die vom Gutachter für das Vorhaben prognostizierten Beurteilungspegel für den sekundären Luftschall liegen für den Tageszeitraum mit einem ermittelten maximalen Prognosewert von 22,5 dB(A) deutlich unter dem Anhaltswert der VDI 2719 für den Innenschallpegel von 40 dB(A) und mit dem ermittelten maximalen Prognosewert von 15,3 dB(A) für den Nachtzeitraum unter dem Anhaltswert der VDI 2719 für den Innenschallpegel von 30 dB(A) (siehe auch Ordner 7, Register 2, Anlage 2.3 der Planunterlagen).

Auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde sind die mit den gutachterlichen Untersuchungen erfolgten Bewertungen der vom Vorhaben ausgehenden Erschütterungen nicht zu beanstanden. Es zeichnen sich keine konkreten Anhaltspunkte dafür ab, dass das geplante Vorhaben nachteilige Auswirkungen auf die benachbarte Bebauung infolge von anlagenbedingten Erschütterungen haben könnte. Irreversible Gebäudeschäden am Immissionsort durch den Terminalbetrieb sind auf Basis der gutachterlich ermittelten Prognosewerte nicht zu erwarten. Die hierfür notwendig werdenden Erschütterungseinwirkungen liegen nochmals deutlich oberhalb der Anhaltswerte für die Beurteilung von erheblichen Belästigungen. Diese Einschätzung wird ebenfalls gestützt durch die Stellungnahme des LfLUG vom 12. Oktober 2016.

3.4 Lichtimmissionen

Nach § 22 Abs. 1 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen u. a. so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche, nach dem Stand der Technik vermeidbare Umwelteinwirkungen verhindert oder nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Licht gehört gem. § 3 Abs. 2 BImSchG zu den Immissionen und gem. § 3 Abs. 3 BImSchG auch zu den Emissionen i. S. d Gesetzes. Lichtimmissionen sind nach dem BImSchG zu den schädlichen Umwelteinwirkungen zu rechnen, wenn diese nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder für die Nachbarschaft hervorzurufen. Als Licht emittierende Anlagen zählen dabei insbesondere künstliche Lichtquellen aller Art, wie z. B. Scheinwerfer

zur Beleuchtung von Sportstätten oder Verladeplätzen. Zu den maßgeblichen Kriterien für die Beurteilung der durch Lichtimmissionen verursachten Belästigungen gehören die Raumaufhellung und die psychologische Blendung. Eine Raumaufhellung ist dann anzunehmen, wenn die Immissionen des Lichts zu einer signifikant erhöhten Helligkeit des Raumes führen mit der Folge, dass Einschränkungen für die Nutzung eines Wohnbereichs auftreten. Eine Blendung wird angenommen, wenn durch eine Lichtquelle in der Nachbarschaft aufgrund der Entfernung der Lichtquelle zwar keine oder keine übermäßige Aufhellung erzeugt wird, eine Belästigung aber insbesondere durch die ungewollte Ablenkung der Blickrichtung zur Lichtquelle hin entsteht (z. B. VGH Baden-Würtemberg, Urt. v. 29. März 2012 - 3 S 2658/10 -, juris Rn. 41).

Allgemein gültige Grenzwerte und Bewertungsmethoden in Bezug auf Lichtimmissionen sind bisher weder durch Gesetz noch durch Rechtsverordnung bindend geregelt. Die Zumutbarkeit von Lichtimmissionen beurteilt sich daher grundsätzlich nach den Grundsätzen, die die Rechtsprechung zum Gebot der Rücksichtnahme entwickelt hat. Nach ständiger Rechtsprechung können die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) als sachverständige Beurteilungshilfe und als Bewertungsmaßstab im Rahmen der Abwägung herangezogen werden.

Von einer erheblichen Belästigung durch Lichtimmissionen i. S. des § 5 Abs. 1 Nr. 1 oder des § 22 Abs. 1 BImSchG kann grundsätzlich dann ausgegangen werden, wenn die unter Nr. 4.1 bzw. 5.2 der LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen angegebenen Immissionsrichtwerte überschritten werden.

Von Bedeutung für die Beurteilung der Lichtimmissionen von Anlagen ist das Schutzbedürfnis der Nutzungen in den diesen Anlagen benachbarten Gebieten einschließlich des Zeitpunktes (Tageszeit) oder der Zeitdauer der Einwirkungen. Die Beurteilung orientiert sich dabei an der Einstellung eines durchschnittlich empfindlichen Menschen. Grundsätzlich ist bei der Zuordnung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte vom Bebauungsplan auszugehen. Ist ein Bebauungsplan nicht aufgestellt, so ist die tatsächliche Nutzung zu Grunde zu legen. Liegen aufgrund baulicher Entwicklungen in der Vergangenheit Wohngebiete und lichtemittierende Anlagen relativ eng zusammen, kann eine besondere Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme bestehen. Wenn in derartigen Fällen an den Anlagen, die wesentlich zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte beitragen, alle verhältnismäßigen Emissionsminderungsmaßnahmen durchgeführt sind, haben die Bewohner aufgrund der Pflicht zu gegenseitigen Rücksichtnahme im Einzelfall mehr an Lichtimmissionen hinnehmen, als Bewohner von gleichartig genutzten Gebieten, die weit weg von derartigen Anlagen liegen. Dabei hängt das Maß der im Einzelfall noch hinzunehmenden Lichtimmissionen von der Schutzbedürftigkeit des Gebietes und den tatsächlich weiter zu vermindernden Lichtemissionen ab.

Mess- und Beurteilungsgröße für die Raumaufhellung ist die mittlere Beleuchtungsstärke E_F in der Fensterebene von Wohnungen bzw. bei Balkonen oder Terrassen an den Begrenzungsflächen der Wohnnutzungen. Die Werte gelten für die Situation bei geöffnetem Fenster und bei ausgeschalteter Zimmerbeleuchtung. Die Immissionswerte beziehen sich auf zeitlich konstantes und weißes Licht, das mehrmals in der Woche jeweils länger als eine Stunde eingeschaltet ist. Als Bewertungsmaßstab zur Beurteilung der Blendung sind gem. LAI-Hinweise die mittlere Leuchtdichte der Blendlichtquelle, die Umgebungsleuchtdichte sowie der Raumwinkel maßgebend.

Die Vorhabenträgerin plant den Betrieb des trimodalen KV-Terminals über 24 Stunden/Tag, womit auch ein Anlagenbetrieb in den Dunkelstunden stattfindet. Hierzu sind Beleuchtungsanlagen in Form von Flutlichtstrahlern mit einer Masthöhe von bis zu 37 m erforderlich. In diesem Zusammenhang ließ die Vorhabenträgerin gutachterlich eine

Lichtimmissions-Untersuchung erarbeiten (Ordner 7, Register 3 der Planunterlagen), mit der die durch den Betrieb des geplanten KV-Terminals verursachten Lichtimmissionen in den benachbarten Gebäuden in Abhängigkeit von der Gebietseinstufung berechnet und gemäß der LAI-Hinweise bewertet wurden. Untersucht wurden in diesem Rahmen 12 maßgebliche Immissionsorte innerhalb der nahe gelegenen Wohnnachbarschaft.

In Auswertung der Berechnungen zur Beleuchtungsstärke wurde gutachterlich festgestellt, dass die zulässigen Immissionsrichtwerte für die Beleuchtungsstärke an allen ausgewählten Immissionsorten eingehalten werden (siehe auch Ordner 7, Register 3, Tabelle 5.1 der Planunterlagen).

Die Anforderungen an die Begrenzung der Blendwirkung gemäß der LAI-Hinweise werden entsprechend der Ergebnisse des Lichtgutachtens – mit Ausnahme der Immissionsorte 03 und 05 – an allen Immissionsorten eingehalten. Am Immissionspunkt 03 wurden Überschreitungen des Immissionsrichtwerts für die Abendzeit (20:00 Uhr bis 22:00 Uhr) sowie für die Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) ermittelt. Am Immissionsort 05 werden die zulässigen Immissionsrichtwerte während der Nachtzeit überschritten (siehe auch Ordner 7, Register 3, Tabelle 5.2 der Planunterlagen). Die Überschreitungen an den Abend- und Nachtstunden für die Immissionsorte 03 und 05 sind entsprechend der Auswertung des Gutachters in der Ausrichtung einzelner Scheinwerfer an zwei 37m Masten für das KV-Terminal begründet, hier im Zusammenhang mit den drei westlich angebrachten Scheinwerfern am Mast A und den drei südlich angebrachten Scheinwerfern am Mast B (siehe Ordner 7, Register 3, Anlage 2 der Planunterlagen).

Im Rahmen von Variantenberechnungen ermittelte der Gutachter jedoch, dass mit einer Anpassung der Gehäuseneigung an den Masten A und B alle Immissionsrichtwerte für die Beleuchtungsstärke eingehalten werden können. Mit Anordnung der Scheinwerfer am Mast A mit einer positiven Neigung von 5° und am Mast B mit einer negativen Neigung von 3° werden gleichzeitig die Blendungsanforderungen an allen Immissionsorte eingehalten (siehe auch Nebenbestimmungen unter A.III.4.6 des Planfeststellungsbeschlusses). Mit Umsetzung der gutachterlich ausgewiesenen Neigungsausrichtungen der Scheinwerfer werden die Immissionsrichtwerte der LAI-Lichtleitlinie an allen repräsentativen Immissionsorten sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum eingehalten. Als weitere Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen durch die Beleuchtung des geplanten KV-Terminals sind Sichtschutzpflanzungen auf der nördlichen Seite des Hafenbeckens gegenüber der künftigen Terminalanlage sowie die Umsetzung operativ flexibilisierter Schaltzeiten der Beleuchtungsanlagen in Bezug auf die Wohn- und Freizeitnutzungsrhythmen vorgesehen.

Unter Bezugnahme auf die aktuelle Rechtsprechung (vgl. u. a. VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 29. März 2012 – 3 S 2658/10) bestehen damit auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde keine grundsätzlichen Bedenken gegen die von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Lichtplanung für das KV-Terminal. Zusätzlich kann unter Berücksichtigung, dass die Vorhabenträgerin gegenüber dem für das Lichtgutachten maßgeblichen Planungsstand Mai 2015 zwischenzeitlich die Anzahl der Einzelmasten mit je 8 m Höhe um zwei Masten reduziert hat und weiterhin die in der Ausgangsplanung vorgesehenen 12 Einzelleuchten für den Gleisbereich des Düngemittelsilos entfallen lässt (siehe Ordner 7, Register 3 der Planunterlagen – Erläuterungsblatt), eingeschätzt werden, dass die Ergebnisse der Lichtimmissions-Untersuchung unter Umsetzung der dargelegten Neigungsänderungen der Scheinwerfer an Mast A und B als zur sicheren Seite hin einzuordnen sind. Es zeichnen sich im Ergebnis insgesamt keine konkreten Anhaltspunkte dafür ab, dass unter Umsetzung der ergangenen gutachterlichen Empfehlungen die Lichtplanung der Vorhabenträgerin schädliche Lichtimmissionen für die umgebenden Siedlungsbereiche hervorrufen könnte.

4 Gewässerschutz

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der unter A.III.2 des Beschlusstenors festgestellten Nebenbestimmungen ebenfalls den Belangen des Gewässerschutzes.

4.1 Vereinbarkeit mit der WRRL

Das geplante Vorhaben ist mit den wasserrechtlichen Bewirtschaftungszielen für die betroffenen Oberflächen- und Grundwasserkörper vereinbar. Die Grundlage dieses Prüfungsergebnisses bildet der Fachbeitrag WRRL (Ordner 9, Register 6 der Planunterlagen), auf welchen ergänzend Bezug genommen wird.

Die wasserwirtschaftlichen Bewirtschaftungsziele als zwingendes Recht für oberirdische Gewässer und das Grundwasser sind in §§ 27, 47 WHG definiert. Maßgeblich dann, wenn bei einem Oberflächen- oder Grundwasserkörper der gute Zustand nicht erreicht wird, oder der bestehende Zustand sich verschlechtert, liegt ein Verstoß gegen die Bewirtschaftungsziele vor. Die Auswirkungen des Vorhabens werden für die berichtspflichtigen Fließgewässer bzw. Oberflächenwasserkörper für den konkreten, jeweils abgegrenzten Wasserkörper beurteilt. Für die Bewertung der Auswirkungen ist insofern die Stelle im Wasserkörper maßgeblich, die den Gebietsauslass darstellt bzw. eine repräsentative Messstelle am Fließgewässer, soweit diese unterhalb der Einleitstelle liegt (siehe auch BVerwG, Urteil v. 9. Februar 2017 – 7 A 2.15). Ausnahmen können unter den Voraussetzungen des § 32 Abs. 2 und 3 WHG zugelassen werden.

Die Vorhabenträgerin plant die Errichtung eines trimodalen Terminals für den Containerumschlag auf dem Gelände des Hafens Riesa, Alter Hafen. Das überplante Gelände besteht aus einem Zu- und Abfahrtsbereich mit LKW-Parkplatz westlich der Hafenbrücke und einem umzäunten Terminal östlich der Hafenbrücke mit dem Umschlagbereich, Schiffsanlagestellen, Gleisanlagen, LKW-Fahrspuren (Be-, Entladung) und Containerstellflächen.

Wesentliche Bestandteile des Bauvorhabens sind ebenfalls der Rückbau von Gebäuden/Gebäudeteilen, Verkehrsanlagen und Betonoberflächenbefestigungen im Bereich des Alten Hafens. Um den gegenwärtig vorhandenen Höhenunterschied zwischen der jetzigen Geländeoberkante der Kaikrone (95,46 m ü. NHN) und dem landseitigen Ende des Baufelds (96,30 m ü. NHN) von 85 cm für die Herstellung eines ebenen Betriebsfeldes auszugleichen, soll das Umschlagterminal zugleich auf eine einheitliche Höhenkote von 96,25 m NHN aufgefüllt werden.

Im Zuge des Neubaus des KV-Terminals werden ca. 90 % des Geländes versiegelt, nur bei der Verlegung von Gleisanlagen außerhalb des Verladungsbereiches wird auf eine Versiegelung verzichtet. Es findet dabei eine Neuversiegelung mit flüssigkeitsdichtem Beton auf einer Fläche von ca. 3,5 ha statt. Die Entwässerung des geplanten KV-Terminals erfolgt im Trennsystem. Das am Gategebäude anfallende Schmutzwasser wird in die öffentliche Abwasserkanalisation eingeleitet. Das im Zusammenhang mit dem geplanten KV-Terminal anfallende gesammelte Niederschlagswasser wird – nach Reinigung über einen Lamellenklärer – in das Hafenbecken eingeleitet. In dieses Bauwerk sind auch zwei Absperrschieber integriert, welche im Havariefall eine Notabsperrung ermöglichen.

Das Hafenbecken mit dem ca. 80 m langen Zufahrtskanal zur Elbe wird von der Döllnitz durchflossen, welche im Anschluss daran in die Elbe mündet. Durch den Bau und Betrieb des geplanten KV-Terminals werden der Oberflächenwasserkörper Döllnitz-3 (OWK-Nr.

DESN_53736-3) sowie der Oberflächenwasserkörper Elbe-2 (OWK-Nr. DESN_5-2) betroffen. Die vom Vorhaben betroffenen Oberflächenwasserkörper sind der Flussgebietseinheit Elbe – und innerhalb darin dem Koordinierungsraum „Mulde-Elbe-Schwarze Elster" – zuzuordnen. Die Hauptfließgewässer sind entsprechend der Fließgewässertypisierung der LAWA eingeteilt, die Döllnitz-3 als sand- und lehmgeprägter Tieflandfluss (Fließgewässertyp 15) und die Elbe-2 als sandgeprägter Strom (Fließgewässertyp 20). Die Döllnitz-3 ist ein 25,2 km langer linksseitiger Zufluss der Elbe mit einem oberirdischen Einzugsgebiet von 55,78 km². Die Länge des Wasserkörpers Elbe-2 beträgt 74,99 km.

Im Einzugsgebiet der beiden Oberflächenwasserkörper befinden sich keine Standgewässer, die unmittelbar durch das Vorhaben betroffen sind, Auswirkungen auf Standgewässer bzw. Standwasserkörper sind mit dem geplanten Vorhaben insofern nicht verbunden.

Das Bauvorhaben befindet sich im Bereich des Grundwasserkörpers Döllnitz-Dahle (GWK-Nr. DESN_SE 3-2). Der Grundwasserkörper ist ebenfalls Teil der Flussgebietseinheit Elbe und des Koordinierungsraumes „Mulde-Elbe-Schwarze Elster". Die Größe des Grundwasserkörpers beträgt 490,828 km². Im Bereich des geplanten KV-Terminals beträgt der Grundwasserflurabstand südlich des Hafenbeckens zwischen 4 m und 10 m. Das Sickerwasser verweilt hier etwa 3 bis 10 Jahre in der ungesättigten Bodenzone. Nördlich des Hafenbeckens liegt der Grundwasserflurabstand meist zwischen 2 und 4 m. Lediglich im Bereich des Schlosses Gröba und am Kutzschenstein am südlichen Mündungsufer der Döllnitz beträgt der Grundwasserflurabstand zwischen 10 und 20 m. Der Planungsraum ist durch unterschiedlich mächtige anthropogene Aufschüttungen gekennzeichnet. Die 1 – 4 m mächtigen anthropogenen Auffüllungen bestehen aus Schlacke, Fein- und Mittelsand sowie Fein- und Mittelkies.

Im Ergebnis der von der Vorhabenträgerin in Auftrag gegebenen gutachterlichen Bewertung für die vom Vorhaben betroffenen Oberflächenwasserkörper kann für die maßgebenden Qualitätskomponenten festgestellt werden, dass durch die geplante Maßnahme weder der bestehende Zustand verschlechtert, noch ein potenziell guter chemischer Oberflächenwasserzustand für die Fließgewässer-Wasserkörper gefährdet wird. Gleiches gilt für den betroffenen Grundwasserkörper. Auch hier wird weder dessen chemischer noch der mengenmäßige Grundwasserkörperzustand durch das geplante Vorhaben gefährdet.

Auch eine Verschlechterung des ökologischen Zustands der Döllnitz und der Elbe durch das Vorhaben kann ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus enthalten auch die im Rahmen der Fortschreibung des Bewirtschaftungszeitraums 2022 bis 2027 (3. Bewirtschaftungsplan WRRL) erstellten Maßnahmeprogramme für die OWK Elbe-2 und Döllnitz-3 sowie für den GWK Döllnitz-Dahle keine entscheidenden Änderungen im Vergleich zum 2. Bewirtschaftungsplan, die eine Neubewertung hinsichtlich der Wirkungen des Vorhabens auf die aktuellen Bewirtschaftungsziele zur Folge haben erfordern könnten. Diese Einschätzung der Planfeststellungsbehörde wird auch gestützt durch die befürwortende Stellungnahme der zuständigen unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen vom 2. Juli 2024.

Insgesamt steht das Bauvorhaben dem Zielerreichungsgebot für die betroffenen Wasserkörper nicht entgegen. Damit steht das Vorhaben auch nicht im Widerspruch zu den geplanten Maßnahmeprogrammen des Freistaates Sachsen und ist demzufolge mit den Belangen der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar.

Im Detail wird auf die nachfolgenden Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses und die zutreffenden gutachterlichen Ausführungen des Fachbeitrages Wasserrahmen-

richtlinie zum OWK Elbe-2, OWK Döllnitz-3 und GWK Döllnitz-Dahle sowie den chemischen Detailuntersuchungen zum OWK Döllnitz-3 (Ordner 9, Register 7 der Planunterlagen) verwiesen.

4.1.1 Oberflächenwasserkörper Elbe-2

Messbare Auswirkungen auf die hydromorphologischen, chemischen und physikalisch-chemischen sowie biologischen Qualitätskomponenten des Oberflächenwasserkörpers Elbe-2 (OWK-Nr. OWK-Nr. DESN_5-2) infolge des Vorhabens können ausgeschlossen werden.

Mit dem geplanten Vorhaben sind vorhabenbedingt keine physischen bzw. morphologischen Änderungen des Flußbettes verbunden. Mit den Rückbaumaßnahmen von vorhandenen Gleisanlagen (Muskatorgleis) im Überschwemmungsgebiet der Elbe ausgehend vom Hafen Riesa elbabwärts sind baubedingte Stoffeinträge in den OWK möglich. Als mittelbare Beanspruchung des OWK Elbe-2 sind mögliche baubedingte Stoffeinträge über die Döllnitz in die Elbe sowie die dauerhafte Einleitung von Niederschlagswasser in die Döllnitz (in das Hafenbecken) mit Eintrag über den Mündungsbereich der Döllnitz in die Elbe zu bewerten.

Die rechtliche Grundlage bilden neben Art. 4 der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG), die §§ 27 bis 31 WHG und die Oberflächengewässerverordnung. Die Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers ist u. a. anhand der chemischen Qualitätskomponenten (flussgebietsspezifische Schadstoffe) zu beurteilen. Weiterhin sind allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponenten für die Bewertung des biologischen Zustands unterstützend hinzuzuziehen (§ 5 Abs. 4 Satz 2 OGewV). Damit sind die physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten zwar nicht unmittelbar bewertungsrelevant für die Einstufung des Gewässerzustands, aber wichtig für die Interpretation und Validierung der Befunde. Im Ergebnis bewirkt die Nichteinhaltung der Werte für die allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten keine Zielverfehlung, solange alle biologischen Qualitätskomponenten die jeweils erforderliche Qualität aufweisen. Beim Verfehlen des guten ökologischen Zustands für einen Oberflächenwasserkörper ist zu prüfen, ob und welche der allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten die mögliche Ursache hierfür sein können.

Maßgebend für die Bewertung der Auswirkungen des Bauvorhabens ist der Ist-Zustand des betroffenen Oberflächenwasserkörpers (Ordner 9, Register 7 der Planunterlagen - Fachbeitrag WRRL, Tabelle 3). Der chemische Zustand eines OWK wird hierfür anhand chemischer Parameter beurteilt, für die Umweltqualitätsnormen in der OGewV definiert sind. Maßgeblicher Ort der Beurteilung ist stets die repräsentative Messstelle Biologie bzw. Chemie des jeweiligen Oberflächenwasserkörpers. Für den OWK Döllnitz-3 besteht aufgrund der sich an das Hafenbecken Riesa anschließenden Mündung der Döllnitz in die Elbe keine repräsentative Messstelle unterhalb des Vorhabenbereiches. Es ist daher zunächst die nächstgelegene Messstelle des übergeordneten OWK zu betrachten, hier handelt es sich um den OWK Elbe-2.

Der Oberflächenwasserkörper Elbe-2 wird in Bezug auf den chemischen Zustand mit schlecht und auf den ökologischen Zustand mit unbefriedigend bewertet. Die Einstufung des chemischen Zustandes des OWK Elbe-2 resultiert insbesondere aus der Überschreitung der Parameter Quecksilber und Quecksilberverbindungen, Polyaromatische Kohlenwasserstoffe, Flouranthen und Hexachlorbenzol. Die allgemeinen chemisch-physikalischen Parameter gesamter organischer Kohlenstoff, Phosphor und maximaler Jahres-pH-Wert sind als nicht eingehalten zu bewerten.

Hinsichtlich der Hydromorphologie wird dieser Oberflächenwasserkörper in die Strukturklasse 6 – stark verändert – eingestuft. Für den Wasserkörper Elbe-2 sind 39 Fischarten nachgewiesen. Die ökologische Zustandsklasse auf Basis der Fische wird daher als „gut" (ökologische Zustandsklasse 2) eingestuft.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben finden keine baulichen Maßnahmen im Flussbett der Elbe statt. Die mit dem Vorhaben verbundene Maßnahme im Überschwemmungsgebiet der Elbe umfasst den Rückbau vorhandener, außer Betrieb genommener Gleisanlagen einer ehemaligen Anschlussbahn über eine Länge von ca. 650 m für die Schaffung von zusätzlichem Retentionsraum. Mit dem Bauvorhaben sind insofern keine Änderungen der morphologischen Bedingungen sowie der Durchgängigkeit des OWK Elbe-2 verbunden. Ein Eintrag von Baumaterial bzw. Erdstoffen in die Elbe sind bei regelgerechter Ausführung der Bauarbeiten ebenfalls auszuschließen.

Die für den OWK Elbe-2 stromabwärts nächstgelegene repräsentative Messstelle für Biologie und Chemie (OBF02810 Dommitzsch, links) befindet sich ca. 64 km unterhalb der Mündung der Döllnitz in die Elbe (siehe auch Ordner 9, Register 7 der Planunterlagen, Abbildung 5 – Lage der repräsentativen Messstellen im OWK Döllnitz-3 und Elbe-2). Aufgrund der großen Entfernung zwischen dem Vorhabenbereich und der nächstgelegenen Messstelle für den OWK Elbe-2 und den großen Durchmischungseffekten auf der Fließstrecke bis zu dieser Messstelle kann mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass bau-, anlage- oder betriebsbedingte Wirkungen des KV-Terminals mit einer Verschlechterung bzw. einer nachteiligen Veränderung des ökologischen oder chemischen Zustands des OWK Elbe-2 verbunden sind.

Auch die im Starkregenfall infolge der Niederschlagswassereinleitung ausgehend vom KV-Terminal auftretende Erhöhung des Abflussscheitels der Elbe liegt innerhalb der niederschlagsabhängigen hydraulischen Veränderungen des diesem Fließgewässertyp immanenten Eigenschaften und führen nicht zu einer Verschlechterung der ökologischen Qualität des OWK.

Aus diesen Gründen steht das Vorhabens ebenfalls dem Erreichen eines potenziell guten ökologischen Zustandes im OWK Elbe-2 nicht entgegen (Zielerreichungsgebot).

4.1.2 Oberflächenwasserkörper Döllnitz-3

Messbare Auswirkungen auf die hydromorphologischen, chemischen und physikalisch-chemischen sowie biologischen Qualitätskomponenten des Oberflächenwasserkörpers Döllnitz-3 (OWK-Nr. DESN_53736-3) sind infolge des Vorhabens nicht zu erwarten.

Eine unmittelbare Beanspruchung des OWK Döllnitz-3 ist mit dem Bau des KV-Terminals im Alten Hafen Riesa nicht verbunden. Als mittelbare Beanspruchung des Fließgewässers Döllnitz sind insbesondere baubedingte Flächenbeeinträchtigungen und Beseitigung von Vegetationsbeständen, die anlagenbedingte großflächige Versiegelung und die hier anfallenden Niederschlagswässer von befestigten Flächen mit Entwässerung in die Döllnitz zu untersuchen. Mit dem Vorhaben ist eine dauerhafte Ableitung von Niederschlagswasser in einer Menge von bis zu 1,95 m³/s in die Döllnitz verbunden. Als abflussrelevant für den OWK Döllnitz-3 können auch baubedingt ggf. erforderliche Grundwasserhaltungen zu betrachten sein. Grundwasserhaltungen während der Bauarbeiten sind nach derzeitiger Einschätzung nicht erforderlich.

Der Oberflächenwasserkörper Döllnitz-3 wird im Planungsraum in Bezug auf den chemischen Zustand mit nicht gut und auf den ökologischen Zustand mit schlecht bewertet. Für die Einstufung des chemischen Zustands als schlecht sind insbesondere die Überschrei-

tungen der Umweltqualitätsnormen bei den Parametern Quecksilber und Quecksilberverbindungen, Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe und Flouranthen verantwortlich. Bei den allgemeinen chemisch-physikalischen Parametern sind Überschreitungen bei den Parametern Ammoniumstickstoff, Orthophosphat-Phosphor, Ammoniakstickstoff, Phosphor und Nitritstickstoff dokumentiert.

Die Hydromorphologie des OWK Döllnitz-3 wird der Strukturklasse 5 – stark verändert – zugeordnet. Im Oberflächenwasserkörper wurden 10 Fischarten nachgewiesen. Die ökologische Zustandsklasse auf Basis der Fische wurde als „schlecht" (ökologische Zustandsklasse 5) eingestuft.

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens wurde insbesondere unter Beachtung der anfallenden Niederschlagswassermengen, der Reinigungsleistung des Lamellenklärers, der Altlastensituation im Bereich des Alten Hafens sowie der natürlichen Abflussverhältnisse im Untersuchungsraum vorgenommen.

Unterhalb des Vorhabenbereiches besteht keine repräsentative Messstelle für den OWK Döllnitz-3. Die Döllnitz mündet nach dem ca. 1 250 m lange Hafenbecken Riesa und der ca. 80 m langen Zufahrtsrinne direkt in die Elbe. Es ist daher zunächst die nächstgelegene Messstelle des übergeordneten OWK zu betrachten, hier handelt es sich um den OWK Elbe-2. Hierzu wird auf das vorstehende Kapitel C.V.4.1.1 verwiesen.

Um mögliche lokal begrenzte Veränderungen der Qualitätskomponenten zu ermitteln, die sich in spezifischer Weise auf die biologischen Qualitätskomponenten mit Relevanz für den Oberflächenwasserkörper insgesamt auswirken können, ließ die Vorhabenträgerin mögliche bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens auf den OWK Döllnitz-3 im unmittelbaren Vorhabenbereich gutachterlich gesondert betrachten (siehe auch Ordner 9, Register 6 der Planunterlagen – Kapitel 5.2 des Fachbeitrags WRRL vom 8. Februar 2018 und Chemische Detailuntersuchungen OWK Döllnitz-3 vom 20. Mai 2020).

Als potenzielle baubedingte Wirkungen auf den Oberflächenwasserkörper können im Zusammenhang mit Baustellenverkehr, Baustelleneinrichtung und Auswirkungen des Baubetriebs die Möglichkeiten eines Eintrags von Boden bzw. Sedimenten oder von Ölen, Kraftstoffen und anderen Wasserschadstoffen in den OWK Döllnitz-3 benannt werden.

Infolge des geplanten Vorhabens vergrößert sich die versiegelte Fläche im gesamten Baubereich um etwa 3,45 ha. Damit erhöht sich anlagenbedingt die bei Niederschlägen anfallende und in die Döllnitz einzuleitende Niederschlagswassermenge deutlich. Insofern kann grundsätzlich auch von einer Erhöhung der verkehrsbedingten Schadstoffeinträge (Abgase, Materialabrieb u. ä.) über die Einleitung des Niederschlagswassers in die Döllnitz ausgegangen werden.

Als betriebsbedingte Wirkungen sind durch den Betrieb des KV-Terminals folgende Beeinträchtigungen des OWK Döllnitz-3 möglich:

- Eintrag von nicht wasserlöslichen Schadstoffen über die Einleitung von Niederschlagswasser in das Hafenbecken unter Beeinträchtigung der Gewässerflora und -fauna
- Eintrag von Tausalzen über die Einleitung von Niederschlagswasser in das Hafenbecken
- Eintrag von wassergefährdenden Stoffen im Zuge der Niederschlagswasserentwässerung im Havariefall
- Schadstoffeintrag in das Hafenbecken bei Überflutung der Terminalfläche bei HQ_{100}

- Wegspülen von Gefahrgutcontainern bei Überflutung von Terminalflächen im Zuge von Extremhochwasserereignissen in die Döllnitz
- Beeinträchtigung der Fischfauna des OWK bzw. des Hafenbeckens durch Zunahme des Containerschiffsverkehrs

Hinsichtlich der bau- und anlagebedingten Wirkungen mit Bezug zu den gewässerspezifischen Qualitätskomponenten, wie die bau- und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme, sind insbesondere folgende Maßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigungen vorgesehen:

- sachgemäßer Umgang mit Baumaterial und -schutt, Aushub, Abwasser und wassergefährdenden Stoffen im Baubereich (Maßnahme V 1)
- Reinigung von anfallendem Niederschlagswasser vor Einleitung in den OWK Döllnitz-3 (Hafenbecken) über einen Lamellenklärer (Maßnahme V 3)
- Verzicht auf den Einsatz von Tausalz auf dem Terminalgelände (Maßnahme V 4)
- Reinigung des Terminals vor Überflutung bei HQ_{100} (Maßnahme V 5)
- Containerumstauarbeiten zur Vermeidung des Wegspülens von Gefahrgutcontainern (Maßnahme V 6) im Hochwasserfall bei HQ_{100} (Maßnahme V 6)
- Vermeidung der Einleitung wassergefährdender Stoffe in den OWK Döllnitz-3 bzw. das Hafenbecken im Havariefall unter Schließung der beiden zentralen Schieber im Schacht S002 und Rückhalt in den flüssigkeitsdicht ausgebildeten Gleiswannen im Havariefall sowie deren regelgerechte Entsorgung (Maßnahme V 7)

Mit der Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen werden sowohl temporäre als auch dauerhafte Auswirkungen auf die betroffenen Oberflächenwasserkörper verhindert. Unter Umsetzung der Maßnahme V 1 werden Bodeneinschwemmungen und Sedimenteintrag in den OWK Döllnitz-3 vermieden. Mit dieser Maßnahme werden darüber hinaus baubedingte Verunreinigungen des OWK mit Mineralölen, Kraftstoffen und anderen wassergefährdenden Stoffen verhindert. Die Gefahr der Beeinträchtigung von biologischen Qualitätskomponenten für den OWK Döllnitz-3 wird durch den Verzicht auf Einsatz von Tausalz (Maßnahme V 4) und die Reinigung von im Alten Hafen anfallendem Niederschlagswasser vor Einleitung in den OWK (Maßnahme V 3) maßgeblich reduziert. Auch der Rückhalt und die ordnungsgemäße Entsorgung von wassergefährdenden Stoffen im Havariefall ist mit Umsetzung der Maßnahme V 7 gewährleistet. Mit den Maßnahmen V 5 und V 6 wird sichergestellt, dass bei extremen Hochwasserereignissen (ab ca. HQ_{100}) der Eintrag von Schadstoffen und die Verfrachtung von Gefahrgutcontainern in den OWK verhindert werden.

In Ergänzung des Fachbeitrags zu den Belangen der WRRL vom 8. Februar 2018, mit dem die Nachweisführung zu den Auswirkungen auf die betroffenen Oberflächen- und Grundwasserkörper verbal-argumentativ erfolgt, wurden in einem zusätzlichen Gutachten vom 20. Mai 2020 quantitative hydrochemische Berechnungen in Bezug auf den OWK Döllnitz-3 für den Bereich der Mündung des Gewässers in die Elbe zu relevanten vorhabenspezifischen Schadstoffen vorgenommen (siehe Ordner 9, Register 6 der Planunterlagen - Chemische Detailuntersuchungen OWK Döllnitz-3). Die hier erarbeitete Wirkungsprognose behandelt ausschließlich ausgewählte Parameter bzw. Qualitätskomponenten der Anlagen 6 – 8 der OGewV, die ihren Ursprung im Betrieb von Verkehrsanlagen haben. Können mit diesen chemischen Detailuntersuchungen Verschlechterungen im OWK Döllnitz-3 im Bereich der Mündung in die Elbe ausgeschlossen werden, wird auch der unterhalb liegende OWK Elbe-2 durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Als zu bewertende Stoffe, die im Oberflächenabfluss von Verkehrswegen in relevanten Konzentrationen vorkommen und in Fließgewässer eingetragen werden können, wurden die Parameter Zink, Kupfer und PCB-138 als flussgebietsspezifische Schadstoffe nach Anlage 6 OGewV sowie Blei, Cadmium, Nickel, Anthracen, Flouranthen, Bis(2ethylhexyl)phthalat (DEHP), PAK, Benzo(a)pyren, Benzo(b)flouranthen, Benzo(k)flouranthen,

Benzo(g,h,i)-perylen und Octylphenol (Anlage 8 OGewV) bewertet. Bei der Beschreibung des Ist-Zustandes der Döllnitz wurden die ermittelten Vorbelastungen an der repräsentativen WRRL-Messstelle an der Mündung oberhalb von Riesa (Messstellen-Nr. OBF15500) ausgewertet. In die Modellrechnungen für die gutachterlichen Detailuntersuchungen sind die i. d. R. statistisch ermittelten Wirkungsgrade des geplanten Lamellenklärers eingeflossen (siehe auch Ordner 9, Register 6 der Planunterlagen – Chemische Detailuntersuchungen OWK Döllnitz-3, Kapitel 6.1.1.2). Die zu erwartenden mittleren Jahresdurchschnitts-Konzentrationen an der Einleitstelle im Hafenbecken wurden über Mischungsrechnungen von behandeltem Straßenabwasser und Gewässerabfluss ermittelt.

Im Rahmen der Wirkungsprognose wurde überprüft, ob durch die vorgenannten spezifischen Parameter nachteilige Auswirkungen für den OWK zu erwarten sind. Dabei ist von einer Verschlechterung des chemischen Zustands des OWK Döllnitz-3 auszugehen, wenn durch die Einleitung des gereinigten Oberflächenwassers vom KV-Terminal eine Überschreitung der JD-UQN und/oder der ZHK-UQN der Anlage 8 der OGewV stattfindet. Von einer Verschlechterung ist nicht auszugehen, wenn eine Veränderung prognostiziert wird, die messtechnisch voraussichtlich nicht nachweisbar ist.

Bei den flussgebietsspezifischen Schadstoffen Kupfer und Zink wird eine geringfügige Konzentrationsabnahme durch die geplante Niederschlagswasserbehandlung im Lamellenklärer erreicht. Für den Parameter PCB-138 ist weder eine nachweisbare Zu- noch Abnahme der Gehalte ermittelt worden (siehe auch im Einzelnen Ordner 9, Register 6 der Planunterlagen - Chemische Detailuntersuchungen OWK Döllnitz-3, Kapitel 6.2.1.2). Die jeweiligen JD-UQN werden nicht erreicht. Die mit dem Vorhaben verbundene Niederschlagswassereinleitung in das Hafenbecken hat insofern keine Verschlechterung bei den flussgebietsspezifischen Schadstoffen zur Folge.

Für die Parameter Blei, Nickel, Anthracen, Flouranthen, Bis(2ethylhexyl)phthalat (DEHP), PAK, Benzo(a)pyren, Benzo(b)flouranthen, Benzo(k)flouranthen, Benzo(g,h,i)-perylen und Octylphenol als Schadstoffe, die infolge des Betriebs auf den Verkehrsflächen in relevanten Konzentrationen im Oberflächenabfluss auftreten können, wurden im Rahmen der chemischen Detailuntersuchungen Berechnungen für Mittelwasserverhältnisse zur Ableitung der mittleren zu erwartenden Schadstoffkonzentration und für Niedrigwasserverhältnisse zur Ermittlung der zu erwartenden Höchstkonzentrationen durchgeführt (siehe auch im Einzelnen Ordner 9, Register 6 der Planunterlagen – Chemische Detailuntersuchungen OWK Döllnitz-3, Kapitel 6.2.2). Im Ergebnis der Berechnungen wurde ermittelt, dass durch die Einleitung des Niederschlagswassers von der geplanten KV-Anlage für die verkehrsspezifischen Parameter ebenfalls keine Verschlechterungen des chemischen Zustands des OWK Döllnitz-3 zu erwarten sind.

Insgesamt kann zutreffenderweise auch im Ergebnis der Detailuntersuchungen eine relevante Verschlechterung des chemischen Zustandes des OWK Döllnitz-3 – und damit des OWK Elbe-2 – durch das geplante Vorhaben ausgeschlossen werden.

Die für das Vorhaben erstellten Detailuntersuchungen umfassen auch die Ermittlung und Bewertung der allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten für den OWK Döllnitz-3 (siehe auch im Einzelnen Ordner 9, Register 6 der Planunterlagen – Chemische Detailuntersuchungen OWK Döllnitz-3, Kapitel 6.2.1.1). Der Gutachter ermittelte nachvollziehbar, dass eine Verschlechterung der allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten mit dem geplanten Vorhaben nicht verbunden ist. Diese Einschätzung ist für die Temperaturverhältnisse und den Sauerstoffgehalt im OWK ebenso zutreffend wie für die Parameter TOC, BSB_5, pH-Wert, ortho-Phosphat-Phosphor, Gesamt-Phosphor und Ammonium-Stickstoff. Auf eine Wirkungsprognose in Bezug auf den Salzgehalt konnte verzichtet werden, da die Vorhabenträgerin die Verkehrsflächen in den Wintermonaten nicht mit Tausalz behandeln wird.

Anhand der gutachterlichen Untersuchungsergebnisse ist auch für die Planfeststellungsbehörde ersichtlich, dass die Ableitung der behandelten Oberflächenabflüsse vom geplanten KV-Terminal in die Döllnitz zu keinen bzw. kaum nachweisbaren Konzentrationsveränderungen bei den physikalisch-chemischen Parametern führt und eine Überschreitung der Schwellenwerte durch das Vorhaben nicht zu erwarten ist. Eine Beeinträchtigung der biologischen Qualitätskomponenten kann unter Berücksichtigung der unterstützenden physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten damit ebenfalls ausgeschlossen werden.

Die geplante Erhöhung der Abflussmenge in die Döllnitz (in das Hafenbecken) durch die Einleitung des Niederschlagswassers von den befestigten Flächen infolge der KV-Anlage hat keine hydraulische Überlastung der Döllnitz zur Folge. Die geometrischen Veränderungen des Hafengeländes zwischen Ist- und Plan-Zustand durch die geplanten Abbruchmaßnahmen führen zwar in geringem Umfang zu einer Vergrößerung des Retentionsraumvolumens, dieses wird aber aufgrund der Anhebung des Terminalgeländes gegenüber dem Ist-Zustand insgesamt verringert. Der vorhabenbedingte Verlust an Retentionsraum führt zu abweichenden Hochwasserständen im Planungsgebiet und ggf. zu einem abweichenden Abflussverhalten, was Auswirkungen auf Tiefen- und Breitenvariation, Struktur und Substrat des Bodens und die Struktur der Uferzone haben kann. Mit der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme für den Gewinn an Retentionsraum verbleiben keine Beeinträchtigungen von Abfluss/Abflussdynamik durch Retentionsraumverlust (siehe Kapitel C.V.4.2.4 des Beschlusses). Eine Verschlechterung des quantitativen Zustandes des OWK Döllnitz-3 kann damit ebenfalls ausgeschlossen werden.

Mit dem Bau des trimodalen KV-Terminals auf dem Gelände des Alten Hafen Riesa soll der Containerumschlag von gegenwärtig ca. 40 000 TEU/a bis auf 100 000 TEU/a ansteigen. Es besteht insofern die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der das Hafenbecken als Migrationskorridor bzw. Lebensraum nutzenden Fischarten durch den steigenden Schiffsverkehr. Da der OWK Döllnitz-3 im Bereich des Hafenbeckens Riesa bereits im aktuellen Zustand kein geeignetes Habitat für die Fischfauna darstellt und der vorhabenbedingte Containerumschlag für das geplante KV-Terminal aus lärmschutzrechtlichen Gründen auf ein Schiff am Tag begrenzt ist, kann eine signifikante Erhöhung der Beeinträchtigung der Fischfauna durch das Vorhaben ausgeschlossen werden. Darüber hinaus stehen für die Wanderung mobiler Fischarten im Hafenbecken im Ist- wie im Planzustand ausreichend Raum für eventuelle Fluchtbewegungen zur Verfügung.

Mit dem Bauvorhaben sind darüber hinaus keine Änderungen der morphologischen Bedingungen sowie der Durchgängigkeit der Döllnitz verbunden, sodass es hier keiner gesonderten Untersuchung bedarf.

Da in Bezug auf die chemischen und ökologischen Qualitätskomponenten keine erheblichen negativen Wirkungen durch das Vorhaben entstehen, ist mit Umsetzung des Vorhabens gleichzeitig das Erreichen eines potenziell guten ökologischen und chemischen Zustandes im OWK Döllnitz-3 nicht gefährdet (Zielerreichungsgebot).

Infolge des Ausschlusses einer vorhabenbedingten Verschlechterung des OWK Döllnitz-3 wird auch der unterhalb liegende OWK Elbe-2 in Folge des geplanten Vorhabens nicht beeinträchtigt.

4.1.3 Grundwasserkörper Döllnitz-Dahle

Das geplante Vorhaben ist mit keinen nachteiligen Auswirkungen auf den mengenmäßigen und chemischen Zustand des Grundwasserkörpers Döllnitz-Dahle verbunden. Das geplante Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen für Grundwasserkörper vereinbar.

Auswirkungen auf den mengenmäßigen und chemischen Zustand des Grundwasserkörpers können anhand der Wirkungsprognose vor allem bauzeitlich durch infolge von Bautätigkeiten bedingten Einträgen von Ölen, Kraftstoffen und anderen Wasserschadstoffen sowie durch Mobilisierung von Schadstoffen aus den vorhandenen Altlastenverdachtsflächen im Zuge der Abbrucharbeiten mit Eintrag in den GWK ausgelöst werden. Potenzielle anlagebedingte Wirkungen sind mit der Flächenüberformung und Versiegelung von ca. 3,45 versickerungsfähigem Boden verbunden, die eine Verringerung der Grundwasserneubildung zur Folge haben. Gleichzeitig kann mit der Verringerung der Grundwasserneubildung eine Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers einhergehen. Betriebsbedingt können potenzielle Wirkungen auf den GWK mit der Versickerung von Niederschlagswasser von den Fahrbahn- bzw. Umschlagflächen in das Grundwasser verbunden sein.

Der GWK Döllnitz-Dahle ist hinsichtlich des mengenmäßigen Zustands als gut und hinsichtlich des chemischen Zustands als schlecht zu beurteilen. Der schlechte chemische Zustand wird durch Schwellenwertüberschreitungen beim Parameter Nitrat verursacht und resultiert insbesondere aus dem Einfluss der landwirtschaftlichen Nutzung.

Im direkten Bereich des geplanten KV-Terminals sind aufgrund der jahrzehntelangen Nutzung als Tanklager sowie Werkstatt- und Lagerbereiche mehrere altlastenrelevante Teil- bzw. Verdachtsflächen erkundet (siehe auch oben Abschnitt C.V.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Im Zusammenhang mit der Altlastenproblematik wird seit 2010 für das Gelände des Hafens Riesa ein Grundwassermonitoring durchgeführt. Für das Vorhaben ist insbesondere die Altlastenverdachtsfläche 002/003 (ehemaliges WGT-Tanklager) relevant. Das Grundwasser steht am Standort relativ oberflächennah bei 3 – 7 m unterhalb der Geländeoberkante und ist gegen das flächenhafte Eindringen von Schadstoffen als ungeschützt einzustufen.

Mit der geplanten Entwässerungslösung für das geplante KV-Terminal im Alten Hafen Riesa ist betriebsbedingt keine Verschlechterung für den Grundwasserkörper gegenüber dem bestehenden Zustand zu erwarten, da die geplanten Verkehrs- und Umschlagflächen flüssigkeitsdicht ausgebildet werden und das hier anfallende Niederschlagswasser gesammelt und nach Behandlung in das Hafenbecken eingeleitet wird.

Durch die Neuversiegelung einer Fläche von ca. 3,5 ha wird die Grundwasserneubildung gesenkt. Die betreffenden Flächen stehen für eine Grundwasserneubildung nicht mehr zur Verfügung. Es handelt sich hierbei aber um Böden, die 1 – 4 m mächtige hochverdichtete Böden aus anthropogenen Auffüllungen darstellen, so dass die Böden keine oder nur eine stark eingeschränkte Versickerungsfähigkeit aufweisen. Die im Zusammenhang mit dem Vorhaben zusätzlich versiegelte Fläche ist gleichzeitig im Verhältnis zur Gesamtgröße des Grundwasserleiters von 49 083 ha als sehr gering zu beurteilen (ca. 0,007 % der Gesamtfläche), so dass eine signifikante Veränderung hinsichtlich des quantitativen Grundwasserkörperzustandes ausgeschlossen werden kann.

Es kann weiterhin durch die geplante Versiegelung des Terminalgeländes ausgeschlossen werden, dass wasserlösliche Schadstoffe aus den bestehenden Altlastenverdachtsflächen durch versickerndes Niederschlagswasser ausgewaschen und in unbelastete Bereiche des GWK Döllnitz-Dahle transportiert werden. Die hier vorhandenen Altlastenverdachtsflächen werden im Zuge des Vorhabens vollständig überdeckt und verschlossen. Insofern hat das Vorhaben ebenfalls keine signifikanten Verschlechterungen des chemischen Zustands des GWK zur Folge.

Darüber hinaus wird mit einem sachgemäßen Umgang mit wassergefährdenden Stoffen während der Durchführung der Baumaßnahme sichergestellt, dass keine Öle, Kraftstoffe

und andere Wasserschadstoffe in den Grundwasserkörper eingetragen werden (Maßnahme V 1). Gleichzeitig sieht die Vorhabenträgerin eine fachgerechte Separierung und Entsorgung bzw. Verwertung verunreinigter bzw. kontaminierter Abbruchmaterialien und Bodenschichten vor (Maßnahme V 2). Eine Gefahr des Eintrags von Schadstoffen in den Grundwasserkörper wird damit vermieden. Die Bauarbeiten haben unter diesen Voraussetzungen ebenfalls keine Verschlechterung des chemischen Zustands des GWK zur Folge.

Eine Beeinträchtigung des GWK Döllnitz-Dahle durch das geplante Vorhaben kann damit ausgeschlossen werden. Das Vorhaben steht aus diesem Grund auch dem Bewirtschaftungsziel eines guten mengenmäßigen und chemischen Zustands nicht entgegen.

4.2 Wasserrechtliche Entscheidungen

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der festgestellten Nebenbestimmungen (siehe Gliederungspunkt A.III.2 des Beschlusstenors) ebenfalls den Belangen des Gewässerschutzes.

Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG i. V. m. § 1 SächsVwVfZG ist die Planfeststellungsbehörde befugt, auch die wasserrechtlichen Entscheidungen für die durch das Vorhaben bedingten Gewässerbenutzungen und die wasserwirtschaftlichen Anlagen zu treffen. Im Planfeststellungsbeschluss sind die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse zu erteilen und die sonstigen wasserrechtlichen Entscheidungen ausdrücklich zu bezeichnen (siehe oben unter Kapitel A.IV).

4.2.1 Gewässerbenutzungen

Gemäß § 8 WHG bedarf die Benutzung eines Gewässers einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

Für den Bereich des Alten Hafens des Hafens Riesa wurde mit Datum vom 8. Dezember 2014 eine wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung von Niederschlagswasser vom Containerservicebereich einschließlich von den Stellplätzen und Aufstellflächen für Container ohne Vorreinigung in das Hafenbecken Riesa erteilt. Im Rahmen des Plans für den Neubau des trimodalen KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen werden die Entwässerungsanlagen für das Terminalgelände neu errichtet (siehe auch Ordner 9, Register 2 bis 5 der Planunterlagen). In diesem Zusammenhang plant die Vorhabenträgerin, die bestehenden Niederschlagsentwässerungsanlagen im Alten Hafen ebenfalls der geplanten Vorrreinigung über den Lamellenklärer zuzuführen sowie im Havariefall eine Wasserrückhaltung zu gewährleisten. Daher wird für das Gelände des geplanten KV-Terminals und des bereits vorhandenen Containerservicebereichs eine einheitliche Flächenentwässerung vorgesehen.

Das Einzugsgebiet für die Niederschlagswasserkanalisation umfasst folgende Teilflächen, wobei im Gleisbereich das Wasser über Vollsickerrohre abgeleitet wird:

- Ein-/Ausfahrt Terminal (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) 3 560 m²
- Parkplatz 8 653 m²
- Zufahrtsgleise 3 062 m²
- Fahrbereich Terminal West (mit Gatezufahrt) 17 182 m²
- Fahrbereich Terminal Ost 28 192 m²
- Umschlagflächen West 13 646 m²
- Umschlagflächen Ost 16 374 m²

Die Vorhabenträgerin nahm eine Nachweisführung für die Leistungsfähigkeit der geplanten Entwässerungseinrichtungen für drei unterschiedliche Szenarien vor, hier für ein Normalregenereignis, ein Starkregenereignis mit Rückstaubetrachten für $r_{10,n=0,1}$ und einen Havariefall unter Ermittlung des Rückhaltevorlumens im Umschlagbereich nach TRwS (siehe im Einzelnen Ordner 9, Register 5 der Planunterlagen).

Die Vorhabenträgerin weist mit den vorgelegten hydraulischen Untersuchungen nachvollziehbar nach, dass bei Normalregensituationen die Reinigung des klärpflichtigen Anteils des im Bereich des neuen KV-Terminals anfallenden Niederschlagswassers mit dem Lamellenklärer in der geplanten Dimensionierung mit der erforderlichen Reinigungsleistung sicher gewährleistet wird (siehe auch Ordner 9, Register 5 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht Hydraulische Nachweise).

Zum Nachweis der Betriebssicherheit des Terminals wurde zudem eine Rückstaubetrachtung für ein 10 jährliches Regenereignis bei einer maßgebenden Regendauer D von 10 min vorgenommen (max. Fließzeit im Kanal = 6 min). Bei Annahme des höchsten schiffbaren Wasserstandes von 94,08 m ü. NHN im Hafenbecken Riesa staut der Überlauf am Notüberlauf zu knapp 80 % ein, so dass der Wasserspiegel im Schacht S002 etwa bei 94,63 m ü. NHN liegt. In diesem Fall ist weiterhin das gesamte Kanalnetz eingestaut, der Rückstau wirkt dabei bis in den Gleisbereich hinein. Hier steht das Wasser bei 95,19 m ü. NHN im Gleisbett (bei einer Höhe der Gleisanlagen im KV-Terminal von 96,25 m ü. NHN), was ebenfalls keine Probleme für den Terminalbetrieb hervorruft (siehe auch Ordner 2 der Planunterlagen, Zeichn.-Nr. 2.8-1). Mit der Rückstaubetrachtung wird nachgewiesen, dass auch bei einem 10 jährlichen Starkregenereignis und höchstem schiffbaren Wasserstand im Hafen der Wasserspiegel in den Entwässerungsanlagen unterhalb der Rinnen und Straßeneinläufe bleibt, so dass der Terminalbetrieb auch unter diesen Bedingungen ungehindert fortgeführt werden kann.

Auch im Havariefall im Umschlagbereich unter Verdacht des Austretens von wassergefährdenden Stoffen steht mit den geplanten Entwässerungsanlagen ein ausreichendes Rückhaltevorlumen auf dem Gelände des Alten Hafens zur Verfügung. Bei dem Verdacht des Austretens von derartigen Leckagen in die Entwässerungsleitungen werden die beiden zentralen Schieber im Schacht S002 umgehend geschlossen, so dass entsprechend den Anforderungen der TRwS binnen 72 h das in den Entwässerungsleitungen zurückgehaltene Abwasser fachgerecht entsorgt werden kann. Dies beträfe insgesamt ein Volumen von ca. 1 600 m³ einschließlich dem aus einem Container max. auslaufenden Volumen von 86 m³, so dass bei einer Havarie bis zu ca. 1 600 m³ Wasser sachgerecht auf flüssigkeitsdichten Flächen oder in Rohren zurückgehalten werden müssten. Die Planung für das KV-Terminal sieht primär für den Havariefall eine Wasserrückhaltung in der flüssigkeitsdichten Gleiswanne vor. Diese ist in Richtung Norden und Süden flüssigkeitsdicht mit den Kranbahnbalken verbunden und in Richtung Ost und West bis zur Schwellenoberkante flüssigkeitsdicht abgeschottet. Insgesamt können hiermit ca. 2 000 m³ verunreinigtes Wasser bis zur fachgerechten Entsorgung zurückgehalten werden. Damit ist auch entsprechend dem Stand der Technik für einen Havariefall eine ausreichende Niederschlagswasserrückhaltung gewährleistet.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der durchgeführten hydraulischen Untersuchungen wird auch durch die Planfeststellungsbehörde eingeschätzt, dass in Bezug auf die zu erteilende wasserrechtliche Erlaubnis Versagensgründe i. S. d. § 12 Abs. 1 WHG nicht vorliegen. Der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis für die Einleitung von behandelten Niederschlagswasser von den befestigten Flächen für das KV-Terminal und dem Containerservicebereich auf dem Gebiet des Hafens Riesa, Alter Hafen steht unter Beifügung ergänzender Nebenbestimmungen nichts entgegen.

Auch die untere Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen kommt in Ihrer abschließenden Stellungnahme vom 12. Dezember 2023 zu dem Schluss, dass das Vorhaben mit den berechtigten Interessen konkurrierender schutzwürdiger Belange in Einklang gebracht werden kann. Mit diesem Schreiben stellte die zuständige untere Wasserbehörde abschließend das Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG zur mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis für die mit dem Vorhaben verbundenen Gewässerbenutzung her.

4.2.2 Abwasseranlagen

Errichtung und Betrieb von Abwasseranlagen sowie die wesentliche Veränderung oder Beseitigung derselben oder ihres Betriebs bedürfen nach § 55 Abs. 2 SächsWG der wasserrechtlichen Genehmigung. Einer gesonderten Genehmigung bedarf es in den Fällen des § 55 Abs. 3 SächsWG nicht (z. B. für die Regenwasserkanalisation auf dem Gelände des KV-Terminals), diese wird durch eine Anzeige nach § 55 Abs. 5 SächsWG ersetzt.

Die Entwässerung des geplanten KV-Terminals erfolgt im Trennsystem. Dabei wird das Niederschlagswasser von den versiegelten Flächen gesammelt und nach Klärung in einem Lamellenklärer VIA Tub 18L 272 der Fa. Mall GmbH in das Hafenbecken eingeleitet (siehe auch Ordner 9, Register 5, Anlage 2.1 der Planunterlagen – Typenbeschreibung Lamellenklärer). Einer Erteilung einer wasserrechtlichen Genehmigung für den Lamellenklärer steht nichts entgegen. Unter Berücksichtigung des Nachweises für die Bemessung des Lamellenklärers (siehe Ordner 9, Register 5, Anlage 2.2 der Planunterlagen) kann eingeschätzt werden, dass die erforderliche Reinigungsleistung der Abwasseranlage als Voraussetzung für die Ableitung des Niederschlagswassers in die Döllnitz gewährleistet ist.

Eine wasserrechtliche Genehmigung nach § 55 Abs. 2 SächsWG ist nur zu versagen, wenn die Anlage den Vorschriften des WHG, SächsWG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widerspricht, den jeweils gültigen Regeln der Technik nicht entspricht, einem Bewirtschaftungsplan, Maßnahmeprogramm, den Grundsätzen des § 42 oder § 49 Abs. 2 SächsWG, einem Abwasserbeseitigungskonzept oder einer anderen wasserwirtschaftlichen Planung widerspricht oder den Anforderungen nicht entspricht, die in einer Erlaubnis festgelegt sind oder werden, § 55 Abs. 7 SächsWG. Dies trifft für den geplanten Lamellenklärer nicht zu, Versagensgründe liegen hier nicht vor. Daher konnte die wasserrechtliche Genehmigung für den Bau und Betrieb der Abwasseranlage durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden (Ziffer A.IV.2 des Beschlusses). Zugleich wird mit der Aufnahme von Nebenbestimmungen insbesondere unter Kapitel A.III.2.2 des Beschlusses ein bestimmungsgemäßer Betrieb der Abwasserbehandlungsanlage gewährleistet.

4.2.3 Anlagen in, an, unter und über oberirdischen Gewässern

Gemäß § 26 Abs. 1 SächsWG bedürfen die Errichtung, Beseitigung und wesentliche Änderung von Anlagen in, an, unter und über oberirdischen Gewässern und im Uferbereich der wasserrechtlichen Genehmigung.

Bestandteil des Bauvorhabens ist der Ersatzneubau eines Auslaufbauwerks am Ort der gegenwärtigen Einleitungsstelle des Niederschlagswassers im Hafenbecken (siehe auch Ordner 2, Zeichn.-Nr. 2.5.3-1 – Lageplan 3 und Zeichn.-Nr. 2.12-1 – Detailplan Auslaufbauwerk).

Eine wasserrechtliche Genehmigung ist zu versagen, wenn von dem geplanten Vorhaben eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit oder erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke, Bauten oder sonstige Anlagen zu

erwarten sind, die durch Bedingungen oder Auflagen weder verhütet noch ausgeglichen werden können, § 26 Abs. 4 Satz 1 SächsWG. Versagensansprüche liegen hier jedoch nicht vor. Daher kann die wasserrechtliche Genehmigung nach § 26 Abs. 1 Satz 1 SächsWG durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden (Ziffer A.IV.3 des Beschlusstenors). Gleichzeitig stellen u. a. die Nebenbestimmungen unter A.III.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses sicher, dass Nachteile für die Oberflächengewässer, das Allgemeinwohl, den Natur- und Wasserhaushalt sowie Grundstücke und sonstige Anlagen vermieden werden.

4.2.4 Überschwemmungsgebiet

In Überschwemmungsgebieten sind u. a. untersagt:

- die Errichtung von Mauern, Wällen oder ähnlichen Anlagen quer zur Fließrichtung des Wassers (§ 78a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WHG),

- das Erhöhen und Vertiefen der Erdoberfläche (§ 78a Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 WHG) und

- das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen, soweit diese den Zielen des vorsorglichen Hochwasserschutzes gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG und § 75 Abs. 2 WHG entgegenstehen (§ 78a Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG).

Im Untersuchungsraum sind Flächen beidseitig entlang der Elbe als festgesetztes Überschwemmungsgebiet der Elbe ausgewiesen (siehe auch Ordner 3, Register 1, Karte 2 der Planunterlagen). Die Festsetzung erfolgte nach § 72 Abs. 2 Nr. 2 SächsWG durch Auslegung der Karten mit Darstellung des Überschwemmungsgebietes (Bekanntmachung vom 14. November 2006). Auf die Festlegungen des Regionalplanes Oberes Elbtal/Osterzgebirge zum Vorbehaltsgebiet vorbeugender Hochwasserschutz wird unter Kapitel C.V.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Das geplante Vorhaben umfasst u. a. eine Geländeanhebung am Südufer des östlichen Hafenbereiches in Riesa (Alter Hafen) auf einer Grundfläche von ca. 600 m x 100 m auf eine Höhe von 96,25 m ü. NHN durch Aufschüttung sowie die Errichtung mehrerer Hochbauten (Gate-Gebäude, Trafostation, Bremsprobenanlage). Bauvorbereitend werden im Planungsgebiet bestehende Gebäude vollständig bzw. in Teilen zurückgebaut. Das Terminalgelände befindet sich überwiegend im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Elbe und unterliegt somit den Vorgaben des § 78 WHG.

Im Rahmen der Planung für das neue KV-Terminal im Hafen Riesa, Alter Hafen ließ die Vorhabenträgerin eine hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen im Untersuchungsgebiet erarbeiten (siehe auch Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen). Auf der Grundlage eines im Jahr 2016 im Auftrag des Freistaates Sachsen erstellten aktualisierten 2D-HN-Modell der Elbe für den Flussabschnitt zwischen Diesbar und Strehla (Fluss-km 93+800 bis 115+000) wurde mit Tektur 1 eine Neuberechnung des Planzustandes für das KV-Terminal unter Berücksichtigung aller geplanten bzw. zwischenzeitlich fertiggestellten Hochwasserschutzanlagen der LTV in die Planung für das KV-Terminal eingeführt. Im Ergebnis der Neuberechnung in Bezug auf die Überschwemmungsflächen und die Differenzen der Wasserstände zwischen Ist- und Planzustand wurde mit einer 2d-HN-Modellierung ein vorhabenbedingter Retentionsraumverlust von 10 220 m³ ermittelt (siehe Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen – Anlage 3). Für den Ausgleich des Retentionsraumverlustes ergänzte der Vorhabenträger die Planfeststellungsunterlagen um die Planung für den Rückbau des sog. Muskatorgleises entlang des linken Elbufers (siehe auch Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen – Hydraulische Untersuchung und Retentionsraumausgleich, Abbildung 2.1).

Im Ergebnis der hydraulischen Untersuchungen in Bezug auf das geplante Vorhaben kann festgestellt werden, dass im Vergleich von Ist- und Planzustand mit dem Neubau des KV-Terminals sowohl im Bereich des Hafens Riesa, im Gewässerbett der Elbe als auch auf den umliegenden Vorländern bei HQ_{100} nur geringfügig veränderte Wasserspiegellagen und Fließgeschwindigkeiten vorliegen. Die Auswirkungen sind so gering, dass diese modelltechnisch nicht abgebildet werden können (siehe Ordner 4, Register 1, Kapitel 3 der Planunterlagen). Daneben werden die Wasserspiegellagen entlang der Hochwasserschutzanlagen der LTV durch das Vorhaben nicht beeinflusst. Ebenfalls ändern sich im Sollzustand die Betroffenheiten von Siedlungsflächen gegenüber dem Istzustand nicht. Gleichzeitig werden die geplanten Anlagen für das Terminal für einen zeitweiligen Einstau bei Hochwassersituationen ausgelegt (siehe auch Ordner 4, Register 2, Anlage 5 der Planunterlagen – Hochwassermaßnahmeplan).

Im gesamten Hafenbecken tritt – wie auch im Bereich des geplanten Terminals – bei einem HQ_{100} der Elbe sowohl im Ist- als auch im Planzustand keine signifikante Fließgeschwindigkeit auf. Es liegt hier eine einheitliche Wasserspiegellage vor, die allein durch die Wasserspiegellage der Elbe im Bereich der Hafeneinfahrt geprägt wird. Diese beträgt 96,93 m ü. NHN. Im Bereich des geplanten KV-Terminals selbst verringern sich die Überstauhöhen im Planzustand. Bei einem HQ_{100} ist daher von einem Retentionsraumverlust um ca. 10 220 m³ auszugehen. Im Zuge der Baufeldfreimachung wird durch den erforderlichen Gebäudeabriss (unter gleichzeitiger Berücksichtigung des partiellen Retentionsraumverlustes infolge Gebäudeneubau und neuer Lärmschutzwand) ein Retentionsraum von insgesamt 1 040 m³ zurückgewonnen. Somit sind im Zusammenhang mit dem eigentlichen Bau des Umschlagterminals noch Maßnahmen zum Ausgleich eines Retentionsraumverlustes von ca. 9 180 m³ umzusetzen.

Bestandteil des Neubaus des KV-Terminals ist der ebenfalls der Bau einer Lärmschutzwand mit einer Länge von 125 m und einer Höhe von 8 m. Diese verläuft vom Damm der Hafenbrücke der B 182 in östliche Richtung bis zur Feuerwehrzufahrt an der Lauchhammer Straße 38. Die Lärmschutzwand wird als fest im Untergrund verankert und durchströmbar ausgebildet. Im Bereich der Feuerwehrzufahrt wird die Wand gleichzeitig umströmt, so dass auch die Flächen hinter dem Bauwerk weiterhin als Retentionsraum zur Verfügung stehen. Da im Terminalbereich keine merkliche Strömungsausbildung auftritt, die geplante Lärmschutzwand keine Retentionsräume voneinander abtrennt und diese auch beidseitig eingestaut wird, ist ihre Ausbildung aus hochwasserschutztechnischer Sicht als unbedenklich zu beurteilen.

Die Vorhabenträgerin untersuchte für den erforderlichen Retentionsraumausgleich mehrere Maßnahmen (siehe Ordner 4, Register 1 der Tektur 2, Abschnitte 4.2 und 4.3 der Planunterlagen). Geprüft wurden Maßnahmen zum Geländeabtrag hinter der Deichlinie Riesa-Gröba in Richtung Oppitzsch, Maßnahmen auf Flächen im Bereich der Döllnitzmündung am westlichen Ende des Hafens Riesa, der Abriss von zwei unmittelbar an das geplante KV-Terminal angrenzende Lagerhallen (sog. Gebäude Fritzsche) und der Rückbau von Abschnitten des sog. Muskatorgleises. Im Ergebnis der Untersuchung wurde richtigerweise festgestellt, dass nur mit dem Rückbau des ehemaligen Muskatorgleises auf den Flurstücken 166/3, 166/16 und 166/30 der Gemarkung Gröba ein vollständiger Retentionsraumausgleich möglich und auch wirtschaftlich umsetzbar ist, da hier alle Grundstücke im Eigentum der Vorhabenträgerin sind.

Das ehemalige Muskatorgleis diente bis Anfang 2013 dem Gütertransport entlang des linken Elbufers bis zum heutigen Hafengelände in Riesa. Zwischenzeitlich ist für diese Eisenbahnanlage eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG erfolgt. Für diese Gleisanlage wurde eine ebene Berme im Elbvorland errichtet, die über eine Länge von ca. 250 m nördlich der Bahnbrücke abschnittsweise hinter einer Ufermauer verläuft. Das Niveau der Berme liegt ca. 3 m über dem Mittelwasserstand der Elbe, wird aber bei

seltenen Hochwasserereignissen überströmt. Bei einem HQ_{100} liegen hier im Bestand Wassertiefen > 3 m vor bei Fließgeschwindigkeiten von 0,5 m/s bis 1,0 m/s. Die Bahnanlage besteht aus Gleisen mit Gleisschotter, den mit Steinsatz befestigten umliegenden Flächen sowie den im Untergrund anstehenden Aufschüttungen der Berme. Die Grundstücke mit dem Muskatorgleis nördlich der Hafenbrücke Riesa von Fluss-km 108+400 bis zum Hafengelände befinden sich im Eigentum der Vorhabenträgerin. Etwa ab Fluss-km 109+000 bis zur Hafeneinfahrt verläuft das Steilufer der Elbe, Eingriffe in diesen Bereich sind im Rahmen des Vorhabens nicht vorgesehen.

Die für den Retentionsraumausgleich vorgesehenen Flächen des ehemaligen Muskatorgleises befinden sich entlang des westlichen Ufers der Elbe zwischen Fluss-km 107+500 und Fluss-km 108+700. Die Flächenaufteilung mit der Zuordnung der speziellen Rückbauarbeiten sind im Detail dem Ordner 4, Register 1 der Tektur 2, Kapitel 4.4 der Planunterlagen zu entnehmen. In diesem Zusammenhang prüfte die Vorhabenträgerin unter Einbeziehung der zuständigen unteren Naturschutzbehörde ebenfalls die erforderlichen Maßnahmen zur Reduzierung bzw. Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft (siehe im Einzelnen Kapitel C.V.8 des Planfeststellungsbeschlusses).

Mit Umsetzung des Rückbaus der Gleisanlagen wird ein Retentionsraum von ca. 9 670 m³ durch Ausbildung von Geländemulden entlang des ehemaligen Muskatorgleises freigegeben. Damit wird der Verlust, der mit der Aufschüttung des Geländes für das neue KV-Terminal unterhalb des ehemaligen Muskatorgleises entsteht, vollständig ausgeglichen. Die Geländemulden werden mit einer Tiefe von 0,2 m bis 0,7 m unter dem bisherigen Gelände und einer Breite von 13 m bis 30 m geplant. Die Modellierung der Mulden umfasst nur den Abtrag der Auffüllungsschichten, ein Abtrag im Bereich des gewachsenen Bodens findet nicht statt (siehe Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen – „Hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe sowie Retentionsraumausgleich durch Rückbau von Gleisanlagen des ehemaligen Muskatorgleises und Geländeabtrag im Elbvorland“ vom 31.03.2020, Kapitel 4.4).

Durch die Maßnahme wird die linke Böschungsoberkante der Elbe lokal abgesenkt, welches bei ansteigendem Hochwasser zu einer geringfügig früheren Ausuferung der Elbe führt (siehe auch Ordner 4, Register 1, Abbildung 4.11 der Planunterlagen). Eine zusätzliche Ausdehnung über den geplanten Abtragsbereich hinaus und eine frühere Betroffenheit der Hinterlieger kann ausgeschlossen werden. Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe für ein Bemessungshochwasser HQ_{100}, die Strömungsausbildung in der Elbe und auf ihren Vorländern sowie der Rückhalt in der Elbaue werden durch das Vorhaben nicht wesentlich beeinflusst. Die Belange des Hochwasserschutzes werden sowohl in der Bauphase als auch beim Betrieb des neuen KV-Terminals hinreichend beachtet. Zusätzliche nachteilige Auswirkungen für Ober- und Unterlieger treten infolge der Maßnahme nicht auf. Zusätzliche Gefährdungen für die menschliche Gesundheit und für Sachwerte sind im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben nicht zu erwarten. Auch Eingriffe in die elbseitige Ufermauer, den Fuß der landseitigen Böschung und den Elberadweg finden mit der Maßnahme zum Retentionsraumausgleich nicht statt.

Mit den erfolgten hydraulischen Untersuchungen und der Maßnahmeplanung für einen Retentionsraumausgleich konnte die Vorhabenträgerin schlussendlich nachweisen, dass der Neubau des trimodalen KV-Terminals im Alten Hafen Riesa die Tatbestandsvoraussetzungen der wasserrechtlichen Ausnahmeregelung des § 78 Abs. 5 erfüllt. Der Neubau des trimodalen KV-Terminals führt zu keiner merklichen Beeinflussung der Strömungsverhältnisse im Hochwasserabflussbereich der Elbe und die bestehenden Hochwassergefährdungen werden nicht erhöht. Darüber hinaus werden mit dem von der Vorhabenträgerin auf Grundlage des Hochwassermeldesystems für die Elbe erarbeiteten Hochwassermaßnahmeplan geeignete Maßnahmen für einen hochwasserangepassten Bau

und Betrieb des Terminals vorgesehen, die den zusätzlichen Eintrag von Containern, sonstigen Geräten, Materialien einschließlich Wasserschadstoffen u. ä. in die Oberflächengewässer verhindern (z. B. Einstellung der Bauarbeiten bei bestimmten Hochwasserereignissen/Baustellenberäumung, Containerumstauarbeiten, Reinigung des Terminalgeländes). Hierzu wird auch auf die Ausführungen oben unter Kapitel C.V.4.1.2 des Beschlusses verwiesen.

Das geplante Vorhaben konnte daher unter Beifügung von Nebenbestimmungen zugelassen werden (Ziffer A.IV.4 des Beschlusstenors und Nebenbestimmungen unter A.III.2.4).

4.2.5 Hochwasserschutz

Gemäß § 74 Abs. 2 WHG sind für definierte Bewirtschaftungseinheiten Gefahrenkarten und Risikokarten zu erstellen. Dabei erfassen Gefahrenkarten gemäß § 74 Abs. 2 WHG die Gebiete, die bei folgenden Hochwasserereignissen überflutet werden:

1. Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit (voraussichtliches Wiederkehrintervall mindestens 200 Jahre) oder bei Extremereignissen,
2. Hochwasser mit mittlerer Wahrscheinlichkeit (voraussichtliches Wiederkehrintervall mindestens 100 Jahre),
3. soweit erforderlich, Hochwasser mit hoher Wahrscheinlichkeit.

Der Hafen Riesa und damit auch das zu errichtende KV-Terminal liegen am Elb-km 109,4. Damit ist auch das Hafengelände von Hochwasserereignisses im Flussgebiet der Elbe betroffen, so dass entsprechende Maßnahmen zur Hochwasservorsorge zu beachten sind. Das für die Elbe ausgewiesene Überschwemmungsgebiet umfasst ebenfalls das Hafengelände in Riesa. Die Vorhabenträgerin ließ deshalb neben der Untersuchung zum Retentionsraumausgleich (siehe vorheriges Kapitel 9.2.4) eine hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen im Untersuchungsgebiet erstellen (Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen). Diese hydraulische Untersuchung wurde mit der Tektur 1 untersetzt durch eine neue Modellierung unter Berücksichtigung der im Bereich des Hafens und in Gröba neu errichteten sowie im Bau befindlichen Hochwasserschutzmaßnahmen (Ordner 4, Register 1, Anlage 3 der Planunterlagen). Die Situation für unterschiedliche Hochwasserereignisse für den Hafen Riesa, und damit auch für das geplante KV-Terminal stellt sich wie folgt dar. Im Falle des HQ_{20} sind im Hafengelände zuerst Einstauungen einiger Freiflächen mit einer Wassertiefe von ca. 10 bis 30 cm zu erwarten. Bei einem Auftreten eines HQ_{50} sind sowohl auf der Süd- als auch auf der Nordseite Lagerhallen und andere in unmittelbarer Ufernähe befindlichen Gebäude sowie Anlagen von Überschwemmungen betroffen. Beim Eintreten des Hochwasserereignisses HQ_{100} dehnen sich die Überschwemmungen auf den überwiegenden Teil des Hafengeländes und damit auch auf das geplante KV-Terminals aus.

Die Vorhabenträgerin leitete daher für den Hochwasserfall Maßnahmen zur Bauvorsorge (z. B. Anhebung des Geländes Alter Hafen, Verzicht von Tausalz im Winterdienst) und Verhaltensvorsorge (Erstellung eines Hochwassermaßnahmeplans auch unter Berücksichtigung der Wasserwehrsatzung und des Maßnahmeplans Hochwasser der Großen Kreisstadt Riesa) ab (siehe auch Unterlage 4, Register 2, Anlage 5 und 6 der Planunterlagen). Auch die im Bau befindlichen bzw. realisierten Hochwasserschutzmaßnahmen für die Stadt Riesa werden durch das geplante KV-Terminal nicht in ihrer Funktion beeinträchtigt (insbesondere die Maßnahmen 111, 112 und 114 der Hochwasserschutzkonzeption). So wurde im Rahmen der HWSK-Maßnahme 111 am Nordufer „Neuer Hafen Riesa“ ein mobiler Verschluss der Hafenzu-/ausfahrt errichtet, der im Ereignisfall bei ei-

nem Pegelstand von 6,8 m (Pegel Riesa) aufgebaut wird und damit die Hafenzu-/-ausfahrt in diesem Fall nicht mehr nutzbar ist (siehe auch Ordner 4, Register 2 der Planunterlagen – Vereinbarung „Mobile HWS-Anlage 111" zwischen LTV und SBO GmbH).

Die Belange des Hochwasserschutzes/der Risikovorsorge finden unter Beachtung der einschlägigen Nebenbestimmungen dieses Beschlusses im notwendigen Maße Berücksichtigung. Das geplante KV-Terminal steht auch den Anforderungen des § 78 Abs. 5 WHG nicht entgegen und ist daher mit den Belangen des Hochwasserschutzes vereinbar.

4.2.6 Weitere Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft

Das geplante Vorhaben ist bei Beachtung der unter Kapitel A.III.2 festgelegten Nebenbestimmungen auch mit weiteren Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft vereinbar.

Die Nebenbestimmungen beruhen weiterhin auf den gesetzlichen Regelungen zur Gewässeraufsicht (§ 100 WHG). Gemäß § 106 Abs. 2, § 109 Abs. 1 Nr. 3, § 110 Abs. 1 SächsWG obliegen der zuständigen unteren Wasserbehörde Aufgaben der Überwachung der Einhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss getroffenen wasserrechtlichen Entscheidungen. Zum Anderen dienen die Nebenbestimmungen der Gewässerreinhaltung (vgl. §§ 32, 48 Abs. 2, 55 Abs. 1 Satz 1 WHG).

5 Europäischer Gebietsschutz

Das geplante Vorhaben ist mit dem Schutz von Natura 2000-Gebieten vereinbar.

Nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Vorhaben vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Ein Projekt, das zu erheblichen Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist grundsätzlich unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG); es kann jedoch ausnahmsweise unter den Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG zugelassen werden.

Natura 2000-Gebiete sind Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete (§ 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG). Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung sind in der Liste nach Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 der FFH-Richtlinie aufgenommene Gebiete (§ 7 Abs. 1 Nr. 6 BNatSchG).

Maßstab für die Verträglichkeit i. S. d. § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind deren Erhaltungsziele.

Im Rahmen einer FFH-Vorprüfung wird ermittelt, ob ein Vorhaben unter Umständen – auch im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben – zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele eines FFH-Gebiets oder deren maßgeblichen Bestandteilen führen kann und in diesem Fall die Notwendigkeit zur Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung besteht. Wenn die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung der FFH-Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht ausgeschlossen werden kann, ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen. Ihre Aufgabe ist es, mit hinreichender Wahrscheinlichkeit festzustellen, ob das Vorhaben die Schutzgebiete im Zusammenhang mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigt (Leitfaden FFH-VP S. 18).

Im Osten des Planungsraums nähert sich das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" (EU-Meldenr.: DE 4545-301) dem geplanten KV-Terminal bis auf ca. 100 m. Weiterhin wird die Maßnahme für die Retentionsraumgewinnung auf der linken Seite des Elbufers parallel zur Grenze des FFH-Gebietes im Elbestrom umgesetzt. Mit seiner räumlichen Nähe zum Schutzgebiet und den möglicherweise damit verbundenen bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes ist das Vorhaben zunächst grundsätzlich geeignet, potenziell Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes hervorzurufen. Daher war für dieses Natura 2000-Gebiet eine FFH-Vorprüfung durchzuführen.

Das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" (EU-Meldenr.: DE 4644-302) liegt westlich des Vorhabens in ca. 400 m Entfernung. Hier endet der schmale und östlichste Ausläufer des FFH-Gebiets im Bereich des Zulaufs der Döllnitz in das Hafenbecken. Aufgrund der räumlichen Nähe des Schutzgebiets zum Vorhaben und den möglicherweise damit verbundenen bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes ist das Vorhaben zunächst grundsätzlich geeignet, potenziell Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes hervorzurufen. Daher war für dieses Natura 2000-Gebiet ebenfalls eine FFH-Vorprüfung durchzuführen.

Das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" (EU-Meldenr.: DE 4545-452) verläuft (in räumlicher Übereinstimmung mit dem FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg") in ca. 100 m Entfernung vom geplanten KV-Terminal im Bereich der Elbuferlinie. Die Schutzgebietsgrenze springt an der Hafeneinfahrt ca. 30 m in westlicher Richtung, um die nördlich der Einfahrt liegenden hochwertigen Auenbiotope des Elbuferraumes mit einzubeziehen. Weiterhin wird die Maßnahme für die Retentionsraumgewinnung auf der linken Seite des Elbufers parallel zur Grenze des Schutzgebietes umgesetzt. Damit ist das Vorhaben aufgrund seiner räumlichen Nähe zum Schutzgebiet und den möglicherweise damit verbundenen bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes zunächst grundsätzlich geeignet, potenziell erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des SPA-Gebietes hervorzurufen. Daher war für dieses Natura 2000-Gebiet eine FFH-Vorprüfung durchzuführen.

5.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben umfasst den Neubau eines trimodalen Umschlagterminals für den Kombinierten Verkehr im Hafen Riesa, Alter Hafen für eine Umschlagkapazität bis zu 100 000 TEU/a. Damit steigt die Umschlagkapazität für Container sukzessive bis auf das 2,5-fache der derzeitigen Kapazität, wobei der gesamte Containerumschlag zukünftig auf dem Gebiet des Alten Hafens erfolgen wird.

Für den Bau und Betrieb des geplanten KV-Terminals werden nur Flächen auf dem Hafengelände in der Stadt Riesa beansprucht, die im Eigentum der Vorhabenträgerin sind. Das Planvorhaben umfasst auch die Maßnahme zum Retentionsraumausgleich entlang der Elbe. Auf der Fläche für die geplante Umschlaganlage befinden sich gegenwärtig einzelne Hochbauten, Gleisanlagen sowie Flächenbefestigungen. Das weitläufige Baugelände ist im Bestand nur teilweise bebaut und weist unterschiedlich befestigte Areale auf, z. B. große unbefestigte Freiflächen, Oberflächenbefestigungen aus Beton und Asphalt sowie Fahrstraßen. An das geplante KV-Terminal schließt sich eine im Betrieb befindliche Containerservicehalle an. Die vorhandene Entwässerung für das Niederschlagswasser von den befestigten Flächen im Alten Hafen erfolgt im Bestand ohne Vorreinigung über eine Rohrleitung in das Hafenbecken.

Das Herrichten und Erschließen des Geländes für das KV-Terminal umfasst den Abbruch von bestehenden Gebäuden, Einfriedungen und sonstigen oberirdischen Strukturen, den

Rückbau von Verkehrsanlagen (Gleise, Straßen) und die Umgestaltung bisher ungenutzter Flächen. Bei schienengebundenen Objekten wird der Rückbau von ca. 2 055 m vorhandener Gleise einschließlich der Schienen, Schwellen, Kleineisenteile sowie Gleisendabschlüsse und von 12 Weichen erforderlich. Um eine ebene Fläche für das KV-Terminal herzustellen, wird das Gelände auf eine einheitliche Höhe von 96,25 m ü. NHN aufgefüllt. Für die Höhenbaugrundregulierungen werden ca. 24 000 m³ Ausgleichsmaterial benötigt.

Das geplante trimodale KV-Terminal für den Containerumschlag umfasst sechs Terminalgleise mit einer Nutzlänge von 381 m bis 421 m unter Kran mit einem Abstand von jeweils 5,0 m zur Gleisachse, die in östlicher Richtung parallel zur Kaimauer verlaufen. Das Terminalgleis 2 wird zur Andienung des höhenmäßig anzupassenden Umschlaggleises der Düngemittelverladeanlage um ca. 40 m weitergeführt.

Das Vorhaben umfasst weiterhin die Neuordnung der im Zusammenhang mit dem Terminal außerhalb des eigentlichen Umschlagbereiches anzuordnenden hafeninternen Straßen und Gehwege. Dies betrifft die Ein- und Ausfahrten zum KV-Terminal, die Feuerwehrzu- und -ausfahrten und die Stell- und Vorstauflächen für die LKW's zum Gate. Innerhalb des KV-Terminals unterteilen sich die Fahrbahnbereiche in Bereiche für den Umschlag sowie in die Fahr- und Ladespuren. Für den Umschlag und die transportbedingte Zwischenabstellung der Container werden geeignete Flächen beidseitig der Gleisanlagen hergestellt. Für den Neubau des KV-Terminals werden ca. 90 % des Geländes des Alten Hafens vollständig überbaut und versiegelt.

Der Umschlag von sämtlichen Ladungseinheiten zwischen den Verkehrsträgern erfolgt über die zwei Containervollportalkräne. Dazu werden die gesamten Gleisanlagen sowie je eine Fahr- und Ladespur für LKW's, die Containerabstellflächen sowie die Schiffsanlegestelle durch die beiden Kräne überspannt.

Im Zusammenhang mit dem geplanten KV-Terminal werden das Gategebäude, die Mittelspannungsanlage sowie die Bremsprobenanlage als Hochbauten neu errichtet. Fast alle vorhandenen Versorgungsanlagen werden selektiv zurückgebaut bzw. verlegt. Das Niederschlagswasser von den befestigten Flächen wird gesammelt und nach Vorreinigung in einem Lamellenklärer in das Hafenbecken eingeleitet. Die Terminalflächen und die Gleise sind bei Umsetzung des Mehrschichtbetriebs normgerecht auszuleuchten. Vorgesehen ist dafür die Installation von insgesamt 26 Beleuchtungsmasten. Davon haben vier Masten eine Höhe von 37 m, zwei Beleuchtungsanlagen eine Höhe von 16 m, zwei weitere eine Höhe von 12 m sowie 18 Anlagen mit Einzelmasten eine Höhe von jeweils 8 m. Am linken Elbufer ist auf Grundstücken der Vorhabenträgerin eine Maßnahme zum Retentionsausgleich durch teilweisen Rückbau des sog. Muskatorgleises geplant.

Insgesamt wurde im Ergebnis der von der Vorhabenträgerin beauftragten Vorprüfungen für die im Planungsraum zu beachtenden Natura 2000-Gebiete nachvollziehbar ermittelt, dass die von den Erhaltungszielsetzungen für die untersuchten Schutzgebiete umfassten Lebensraumtypen nach Anhang I vorhabenbedingt weder direkt durch Flächenverlust noch indirekt durch Veränderung des Landschaftshaushalts erheblich beeinträchtigt werden. Auch der populationsrelevante Austausch bezüglich der Arten Biber und Fischotter zwischen den FFH-Gebieten „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" und „Döllnitz und Mutzschener Wasser" werden durch das geplante Vorhaben nicht nachhaltig unterbunden.

5.2 FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg"

5.2.1 Beschreibung des FFH-Gebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg"

Das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" mit der EU-Meldenr. DE 4545-301 (landesinterne Nr. 034E) weist eine Gesamtfläche von 4 334,5 ha auf. Es ist ein fließgewässergebundenes FFH-Gebiet, dass das Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg umfasst. Das Gebiet wird von ca. 124 Flusskilometer der Elbe durchzogen. Dieses Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung ist der naturräumlichen Haupteinheit „Sächsisches Hügelland und Erzgebirgsvorland" zuzuordnen.

Das Elbtal wird im betreffenden Flußabschnitt zunächst innerhalb des Sandsteingebirges charakterisiert durch meist beidseitige Steilhänge mit Felsen und naturnahen Wäldern. Stromabwärts wiederum verbreitert sich das Elbtal und weist einen offenen Charakter mit Altwässern, Auwäldern, Grünland und Ackerflächen auf.

Das Schutzgebiet stellt eine durchgängige Flusslandschaft mit stellenweise unverbauten Bereichen und mit sehr hohem Strukturreichtum dar, die eine sehr hohe Artendichte an Tieren und Pflanzen, die zum Teil vom Aussterben bedroht sind, ausweist (z. B. anadrome Fischarten).

Das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" steht über das Fließgewässersystem mit anderen Natura 2000-Gebieten in räumlicher Verbindung. Das FFH-Gebiet deckt sich im Wesentlichen mit dem Vogelschutzgebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" und schneidet das Vogelschutzgebiet „Linkselbische Fels- und Waldgebiete". Funktionale Beziehungen bestehen u. a. im Bereich der Mündung der Döllnitz in die Elbe mit dem FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser".

Das Gesamtgebiet beinhaltet verschiedene Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie (siehe auch Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen - FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Mühlberg und Schöna", Kapitel 2.1.3).

Für das FFH-Gebiet sind als Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL ausgewiesen:

LRT 3150	Eutrophe Stillgewässer
LRT 3260	Fließgewässer mit Unterwasservegetation
LRT 3270	Flüsse mit Schlammbänken
LRT 6430	Feuchte Hochstaudenfluren
LRT 6510	Flachland-Mähwiesen
LRT 8150	Silikatschutthalden
LRT 8220	Silikatfelsen mit Felsspaltenvegetation
LRT 8230	Silikatfelsen mit Pioniervegetation
LRT 8310	Höhlen
LRT 9110	Hainsimsen-Buchenwälder
LRT 9170	Labkraut-Eichen-Hainbuchenwälder
LRT 9180*	Schlucht- und Hangmischwälder (prioritär)
LRT 91E0*	Erlen-Eschen- und Weichholzauenwälder (prioritär)
LRT 91F0	Hartholzauenwälder

Als Arten nach Anhang II FFH-RL sind für das FFH-Gebiet Vorkommen von Biber (Castor fiber) und Fischotter (Lutra lutra), der Fledermausarten Mopsfledermaus (Barbastella barbastellus), Großes Mausohr (Myotis myotis), Bechsteinfledermaus (Myotis bechsteinii), Teichfledermaus (Myotis dasycneme) und Kleine Hufeisennase (Rhinolophus hipposideros), des Kammmolchs (Triturus cristatus), des Eremiten (Osmoderma eremita – prioritäre Art), der Grünen Keiljungfer (Ophiogomphus cecilia), des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings (Glaucopsyche nausithous), sowie der Fischarten Bachneunauge (Lampetra planeri), Flussneunauge (Lampetra fluviatilis), Bitterling (Rhodeus sericeus amarus), Lachs (Salma salar), Stromgründling (Romanogobio belingi), Rapfen (Aspius

aspius) und Westgroppe (Cottus gobio) nachgewiesen. Von den Erhaltungszielen für das FFH-Gebiet wird der Eremit (Osmoderma eremita) als prioritäre Art ausgewiesen.

Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse (gemäß Anhang II der FFH-Richtlinie) treten nach derzeitigem Kenntnisstand in dem FFH-Gebiet nicht auf.

Neben den allgemeinen Vorschriften der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen gelten für das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" insbesondere folgende vorrangige Erhaltungsziele:

1 Erhaltung des überregional bedeutsamen, außerordentlich struktur- und artenreichen Elbtals von der Landesgrenze in der Sächsischen Schweiz bis Mühlberg im sächsischen Tiefland; im Elbsandsteingebirge mit Engtalcharakter und meist beidseitigen bewaldeten, felsreichen Steilhängen sowie stromabwärts als offene Auenlandschaft mit Altwässern, wertvollen Auenwaldbeständen und ausgedehnten Grünlandflächen

2 Bewahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der im Gebiet vorkommenden natürlichen Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang I der FFH-RL, einschließlich der für einen günstigen Erhaltungszustand charakteristischen Artenausstattung sowie der mit ihnen räumlich und funktional verknüpften, regionaltypischen Lebensräume, die für die Erhaltung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Lebensräume des Anhanges I der FFH-RL von Bedeutung sind

3 Bewahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der im Gebiet vorkommenden Populationen der Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang II der FFH-RL sowie ihrer Habitate im Sinne von Artikel 1 Buchst. f der FFH-RL

4 Besondere Bedeutung kommt der Erhaltung beziehungsweise der Förderung der Unzerschnittenheit und funktionalen Zusammengehörigkeit der Lebensraumtypen und Habitatflächen des Gebietes, der Vermeidung von inneren und äußeren Störeinflüssen auf das Gebiet sowie der Gewährleistung funktionaler Kohärenz innerhalb des Gebietssystems NATURA 2000 zu, womit entscheidenden Aspekten der Kohärenzforderung der FFH-RL entsprochen wird.

Vorbelastungen des FFH-Gebietes bestehen u. a. im Zusammenhang mit bestehendem Gewässerverbau und Gewässerverschmutzung, dem Ausbau der Bundeswasserstraße, durch Freizeitnutzung, Zersiedelung, Zerschneidung bis hin zur Einwanderung von Neophyten.

10.2.2 Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes

Das planfestgestellte KV-Terminal selbst befindet sich in einem Mindestabstand von ca. 100 m Entfernung westlich zum FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg". Ebenso werden für die im Rahmen des Baus des KV-Terminals geplante Maßnahme zum Retentionsausgleich am linken Flussufer der Elbe keine Flächen des FFH-Gebiets direkt in Anspruch genommen. Somit sind die Flächen für den Neubau des KV-Terminals im Hafen Riesa nicht im räumlichen Bestand dieses FFH-Gebietes.

Mögliche baubedingte befristete Wirkungen des Vorhabens auf das Schutzgebiet können Gewässerverunreinigungen durch Bau-, Hilfs- und Treibstoffe darstellen. Störwirkungen

können durch baubedingten Lärm, Erschütterungen und Abgasbelastung durch die Baumaschinen hervorgerufen werden. Bauzeitlichen Flächeninanspruchnahmen im Baustellenumfeld liegen, wie bereits genannt, außerhalb des Schutzgebietes. Auf dem Gelände des geplanten Vorhabens, das in unmittelbarer Nähe zur Schutzgebietsgrenze liegt, sind zudem keine Biotope der zu schützenden Lebensraumtypen anzutreffen, so dass auch keine kritischen Verflechtungspotenziale existieren.

Von Relevanz für das FFH-Gebiet können aber baubedingte Wirkungen infolge Lärm- und Schadstoffimmissionen besonders im Zusammenhang mit den geplanten Abriss-/ Rückbauarbeiten sein. Infolge von Lärm-, Licht-, Bewegungs- und Erschütterungsreizen durch Bauvorgänge oder -maschinen sind Störungen von Tieren zu erwarten. Diese Beeinträchtigungen sind aber angesichts der relativ kurzen Dauer vernachlässigbar, zumal auf dem großen Baugelände mit den vorhandenen Lagerkapazitäten sehr günstige Bedingungen bestehen, den Baustellenverkehr zu minimieren (Bodenzwischenlager, Materialanlieferung usw.). Weiterhin besteht die Möglichkeit, dass im Zusammenhang mit Erdarbeiten auf dem Gelände des Alten Hafen in Altlastenverdachtsflächen eingegriffen wird und damit die Möglichkeit einer Schadstoffmobilisierung durch Verbringung als Aushub oder durch Verritzung oder Offenlegung von Altlasten bestehen kann. Die Altlastenverdachtsflächen auf dem Gelände des Alten Hafen sind aber durch verschiedene erfolgte Baugrunduntersuchungen hinreichend bekannt und werden über das laufende Grundwassermonitoring überwacht (siehe auch Ordner 6, Register 3 der Planunterlagen). Durch geeignete Kontrollmaßnahmen während der Bauarbeiten, regelgerechte Zwischenlagerung und Verbringung des ggf. angetroffenen schadstoffbelasteten Aushubmaterials und der Aufschüttung des Geländes können diese Risiken ausgeschlossen werden (siehe auch Nebenbestimmungen unter A.III.3). Insgesamt sind damit mit dem geplanten Vorhaben keine baubedingten Wirkfaktoren verbunden, die erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet zur Folge haben könnten.

Die Maßnahme zur Retentionsraumgewinnung befindet sich ebenfalls außerhalb des FFH-Gebietes und umfasst den Rückbau von Gleisanlagen Entfernung von Ruderalfluren und Rodung eines mehrheitlich aus gebietsfremden Arten bestehenden Gehölzsaumes, der keine essenziellen Funktionen für das FFH-Gebiet ausweist. Im Anschluss an die Rückbauarbeiten ist auf der Maßnahmenfläche die Entwicklung von artenreichem Extensivgrünland mit temporären wassergefüllten Senken und Baumgruppen vorgesehen (siehe auch Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen – Anlage 6 LBP zum geplanten Retentionsraumausgleich). Da diese Maßnahme außerhalb des Schutzgebietes liegt, finden keine direkten baubedingten Wirkungen im FFH-Gebiet statt. Zu den baubedingten Wirkungen, die von außerhalb in das FFH-Gebiet wirken können, gehören Lärm-, Licht- und Bewegungsstörreize, die mit den Bauarbeiten verbunden sind. Diese Störwirkungen sind abhängig von der Größe der notwendigen Baufahrzeuge und der Dauer der Bauzeit. Die erforderliche Bauzeit wird mit bis zu maximal acht Wochen angegeben, die Rückbauarbeiten werden ausschließlich in den Tagstunden durchgeführt. Zugleich können Gefährdungen der Elbe und deren Ufer durch Eintrag von Schadstoffen bzw. von Einspülen von Erdreich während der Bauarbeiten vermieden werden, da kein Eingriff in den Uferbereich der Elbe erfolgt. Eine Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 3270 – Flüsse mit Schlammbänken – und dessen charakteristischer Arten sind mit der Maßnahme nicht verbunden. Insofern können ebenfalls bau- oder anlagenbedingte Beeinträchtigungen der Grünen Keiljungfer z. B. durch Eingriffe in das Larvenstadium ausgeschlossen werden. Lediglich baubedingte Störungen auf charakteristische Arten wie Flussuferläufer oder Flussregenpfeifer sind denkbar. Diese erfolgen aber nur lokal begrenzt während eines sehr kurzen Zeitraums, so dass mit keinen dauerhaften Funktionsbeeinträchtigungen als Lebensraum für charakteristische Arten zu rechnen ist. Zugleich gehen mit den baubedingten Lärm-, Licht- und Bewegungsstörreizen am linken Elbufer keine Beeinträchtigungen für Stromgründling, Rapfen, Flussneunauge und Lachs einher, für die die Elbe

als Habitatfläche ausgewiesen ist. Baubedingte Störwirkungen auf die nachtaktiven Arten, wie z. B. die Teichfledermaus, bzw. dämmerungs- und nachtaktive Arten, wie z. B. den Fischotter, können aufgrund der Tagsüber stattfindenden Rückbauarbeiten ausgeschlossen werden. Zugleich liegen am linken Elbufer aufgrund des starken Verbaus durch eine Ufermauer bzw. der befestigten Uferböschung keine Fortpflanzungsstätten des Fischotters im Maßnahmenbereich. Die für den Fischotter gemachten Aussagen treffen auch für den Biber zu. In der Maßnahmenfläche liegen auch keine Kleingewässer bzw. geeignete Landlebensräume des Kammmolches, insofern sind auch keine baubedingten Beeinträchtigungen dieser Art zu erwarten. Baubedingte Wirkungen für den Dunklen Wiesenknopfameisenbläuling und den Eremiten sind mit der Maßnahme zum Retentionsraumausgleich ebenfalls nicht verbunden, da aktuelle und potenzielle Habitatflächen außerhalb der Wirkreichweiten der Maßnahme liegen.

Insgesamt sind damit mit dem geplanten Vorhaben keine baubedingten Wirkfaktoren verbunden, die erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet zur Folge haben könnten.

Im Zuge der Bauarbeiten auf dem Gelände des Alten Hafens werden aber u. a. junge Ruderalflur sowie Nist- und Ruheplatzpotenzial an Gebäuden beseitigt. Mit dem geplanten Vorhaben können insofern potenzielle anlagebedingte Wirkungen insbesondere durch Flächeninanspruchnahme von Teillebensräumen von Arten nach Anhang II FFH-RL in Verbindung mit der Beseitigung oder Beschädigung der Vegetation oder anderer wesentlicher Ausstattungen hervorgerufen werden. Als weitere potenzielle anlagenbedingte Wirkungen sind Veränderungen des Lokalklimas durch Versiegelung mit Auswirkungen auf Lebensräume nach Anhang I FFH-RL oder Teillebensräume der Arten nach Anhang II FFH-RL zu prüfen. Mit der Neuversiegelung im Umfang von 34 500 m² sind Auswirkungen auf das Stadtklima durch Minderung der Verdunstungs- und Vergrößerung der Aufwärmungsflächen nicht auszuschließen. Eine vorhabenbedingte Erheblichkeit der geplanten Flächenversiegelung ist aber unter Beurteilung der örtlichen Lage des Vorhabens zur Elbaue und der Gebietsentwicklung als nicht gegeben zu beurteilen, zudem die Geländeaufschüttung/Vollversiegelung der Reduzierung der Mobilisierung von Schadstoffen aus den hier vorhandenen Altlastenverdachtsflächen und einer wasserhaushaltlich geordneten Entsorgung des Niederschlagswassers von den Umschlag- und Zwischenlagerflächen dient. Betriebsbedingte Wirkungen auf das FFH-Gebiet gehen mit der Maßnahme zum Retentionsausgleich nicht einher. Eine erhebliche anlagenbedingte Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch das Vorhaben kann insofern ausgeschlossen werden.

In Bezug auf die potenziellen betriebsbedingten Wirkungen sind Störung oder Veränderung von Teillebensräumen bzw. Aktivitäten empfindlicher Arten nach Anhang II FFH-RL durch Verlärmung, Lichteinflüsse, Erschütterungen und Beunruhigung sowie mögliche Gewässerverunreinigungen zu benennen. Ein weiterer potenzieller Wirkungspfad ergibt sich zum FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" in der Form, dass die Entwässerungsanlagen für das Vorhaben in das Hafenbecken und darüber in die Elbe entwässern. Betriebsbedingt resultieren im geplanten KV-Terminal vielfältige Immissionsbelastungen aus den verschiedenen Güterumschlagvorgängen im 24 h-Betrieb. Auf dem Vorhabengelände entstehen Immissionsbelastungen aus Schall, Licht und Vibrationen, die im Umfeld wahrgenommen werden können. Schall- und Erschütterungsemissionen tags/nachts, die für das Schutzgebiet von Bedeutung sein können, sind insbesondere mit dem Betrieb der Kranfahrwerke, den Katzfahrten, den Hub- und Absetzvorgängen, dem LKW-Verkehr, den Reachstacker-Bewegungen, dem Gleisverkehr (nur tags) sowie den Schiffsfahrten (nur tags) verbunden. Weitere Schallemissionen werden im Tagzeitraum im Bereich der Bremsprobenanlage sowie durch PKW-Verkehr verursacht. Darüber hinaus können betriebsbedingte Wirkungen nachts durch die erhöhten Lichtemissionen im Portal-Umschlagbereich (u. a. 4 Stück 37 m hohe Lichtmasten) ausgelöst werden.

Durch den mit Betrieb des KV-Terminals erhöhten Güterumschlag werden mehr Verkehre auf den umliegenden Straßen, Gleisstrecken und Flussabschnitten verursacht, die potenziell ebenfalls Beeinträchtigungen angrenzender Flächen auslösen können. Mit wesentlichen Frequenzsteigerungen auf den betroffenen Flussabschnitten der Elbe oder bestehenden Gleisstrecken ist aber nicht zu rechnen. Zum Einen weisen Schiffe und Zugeinheiten jeweils sehr hohe Umschlagkapazitäten auf. Des Weiteren mischen sich die vorhabenbedingten Zusatzfahrten mit der viel höheren Grundlast auf der Elbe bzw. den Regionalbahnverkehren am Bahnhof Riesa. Auch die Bahnstrecken nach der Hafenausfahrt mischen sich umgehend – und zwar nachrangig – mit den Zugfahrten für den Standort des Unternehmens Feralpi und den Schalleffekten der Rostocker und der Paul-Greifzu-Straße. Die Wirkungen dieser Verkehrsträger sind daher gering und ohne Bedeutung für potenzielle Habitate von Anhang II-Arten des FFH-Gebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg".

Insofern ist mit erheblich steigenden Lärmbelastungen nur an den LKW-Strecken im direkten Umfeld des KV-Terminals zu rechnen, insbesondere im Bereich der Uttmann- und Schönbergstraße. Die daraus resultierenden Lärmimmissionen sind auch Gegenstand der von der Vorhabenträgerin beauftragten Verkehrs- und Lärmgutachten (siehe auch Ordner 8, Register 1 und Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen). Im öffentlichen Straßennetz mischen sich aber zugleich auch Verkehrszunahmen im Zusammenhang mit der allgemeinen Gebietsentwicklung ein (z. B. durch Bebauung weiterer Gewerbeflächen), so dass Überschreitungen siedlungsbezogener Schallimmissionsrichtwerte nicht ohne Weiteres dem geplanten KV-Terminal zuzurechnen sind. Aufgrund der geänderten Nachtanbindung des LKW-Verkehrs und der Verringerung des LKW-Aufkommens für die Nachtstunden auf die Ein- und Ausfahrt von jeweils zwei LKW/h für das geplante KV-Terminal sind keine Probleme mit der LKW-bedingten Immissionsbelastung im Umfeld des Vorhabens zu erwarten. Auch die vorhabenbedingten Zusatzverkehre für den Tageszeitraum mit jeweils 300 prognostizierten An- und Abfahrten führt zu keiner wesentlichen Erhöhung der Immissionspegel im Planungsgebiet (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Anlage 11). Weder das vorhabenbezogene geringe nächtliche Verkehrsaufkommen noch der LKW-Verkehr tagsüber infolge des Betriebs des geplanten Terminals haben insgesamt erhebliche Beeinträchtigungen des weiter entfernten FFH-Gebietes durch Lärmimmissionen zur Folge (siehe auch Kapitel C.V.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses und Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnischen Gutachten vom 22.06.2020).

Einen betriebsbedingten Risikofaktor für das FFH-Gebiet stellt auch ein möglicher Gefahrgutunfall dar. Die Vorhabenträgerin sieht für einen möglichen Havariefall vor, eine vollständige Wasserrückhaltung insbesondere in den flüssigkeitsdicht ausgeführten Gleiswannen sowie eine ordnungsgemäße Entsorgung des verunreinigten Materials und Abwassers umzusetzen. Bei dem Verdacht des Austretens von Leckagen in die Entwässerungsleitungen werden die beiden zentralen Schieber im Schacht S002 umgehend geschlossen, so dass entsprechend den Anforderungen der TRwS binnen 72 h das in den Entwässerungsleitungen zurückgehaltene Abwasser fachgerecht entsorgt werden kann (siehe weiterführend Kapitel C.V.4.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Mit der Planung der Vorhabenträgerin kann insofern ebenfalls für einen eventuell auftretenden Havariefall im Terminalbereich gewährleistet werden, dass in derartigen Fällen eine Verbreitung von Schadstoffen über den Wasserpfad in die Elbe und damit in das FFH-Gebiet ausgeschlossen werden kann.

Betriebsbedingte Wirkungen für das Schutzgebiet sind mit der Maßnahme zum Retentionsausgleich nicht verbunden, die Maßnahmenfläche wird nach Abschluss der Rückbauarbeiten als artenreiches Extensivgrünland mit zeitweilig wassergefüllten Senken und Baumgruppen entwickelt.

Bei der Abschätzung von potenziell betroffenen Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie sind insbesondere die Lebensraumansprüche der einzelnen Arten zu berücksichtigen. Kann ein Vorkommen bestimmter Arten im Wirkraum des Vorhabens von vornherein ausgeschlossen werden, weil die Lebensraumvoraussetzungen nicht gegeben sind, erfolgt keine weitere Betrachtung der Art.

Das geplante Vorhaben mit seinen bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen ist nicht von Relevanz für die Arten Kammmolch, Eremit, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling und Grüne Keiljungfer. Charakteristischen Lebensräume dieser Arten sind auf dem Gelände des Alten Hafen und im Bereich des rückzubauenden Abschnitts des sog. Muskatorgleises nicht vorhanden (siehe weitergehend Ordner 3, Register 4 und Ordner 4, Register 1, Anlage 6 der Planunterlagen). Eine Beeinträchtigung dieser Arten durch das Vorhaben ist ausgeschlossen, da deren Lebensräume deutlich abseits des Vorhabens und seiner Wirkzonen liegen.

- Fischotter/Biber

Beide Arten sind vorwiegend dämmerungs- und nachtaktiv. Sie sind im Untersuchungsraum präsent, wenngleich mit geringer Aktivität. Geeignete Habitatstrukturen (wie vegetationsreiche Ufer mit dichtem Gehölzsaum) sind im Bereich des Hafenbeckens weitestgehend nicht vorhanden, die Uferbereiche des Hafenbeckens sind stark anthropogen verändert. Direkte baubedingte Maßnahmen im Hafenbecken selbst finden – außer den kurzzeitigen Arbeiten für die Einbindung des Auslaufs für die Oberflächenentwässerung in die Kaimauer – nicht statt. Anlagebedingt wird die Durchgängigkeit des Hafenbeckens ebenfalls nicht eingeschränkt. Weiterhin werden im Rahmen des Rückbaus der Gleisanlagen für den Retentionsraumausgleich auf dem linken Elbufer keine Habitat- und Verbundstrukturen des Wanderkorridors entlang der Elbe beseitigt. Nach den Rückbauarbeiten mit Renaturierung dieser Fläche entlang des Elbufers sind mit dem Vorhaben keine weiteren Maßnahmen am Elbufer verbunden. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes dieser Arten durch den vorhabenbedingten intensivierten Containerumschlag im Hafen Riesa sind ebenfalls nicht zu erwarten. Umschlagprozesse im Hafen Riesa finden im Nachtzeitraum im Bestand bereits statt (Hafennordseite). Die Containerumschläge auf der Hafennordseite werden mit Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals auf der Südseite des Hafenbeckens (Alter Hafen) entfallen. Umschlagarbeiten im Nachtbetrieb finden dann nur noch auf dem Gelände des Alten Hafen statt. Insgesamt kann daher davon ausgegangen werden, dass durch das Vorhaben keine erhebliche zusätzliche Beeinträchtigung der Passage durch das Hafenbecken für Fischotter und Biber ausgelöst wird, zumal auch in den Managementplänen für die FFH-Gebiete „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ und „Döllnitz und Mutzschener Wasser“ ein populationsrelevates Austauschgeschehen nicht konstatiert ist.

Die im Zusammenhang mit der Hochwasserschutzmaßnahme Elbe-Riesa-Gröba der LTV durchgeführten artenschutzbezogenen Untersuchungen haben ebenfalls bestätigt, dass das Hafenbecken von diesen Arten nur gelegentlich als Migrationskorridor zwischen Elbe und Döllnitz genutzt und bei Gewährleistung von Ausstiegsmöglichkeiten für Ruhezwecke am Hafeneingang (Schloss Gröba) diese Funktion beibehalten wird.

- Fledermäuse

Im Untersuchungsraum sind fast alle in Sachsen vorkommenden Fledermausarten als Nahrungsgäste vertreten. Von den hier vertretenen Arten ist für das Hafengelände die gelegentliche Nutzung des Schuppens C als Ruhequartier für die Rauhautfledermaus nachgewiesen. Die Rauhautfledermaus ist nicht Gegenstand der Grundschutzverordnung für das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“. Erhebliche bau- und

anlagenbedingte Beeinträchtigungen der Fledermausvorkommen im Untersuchungsgebiet durch das geplante Vorhaben sind somit nicht zu erwarten. Infolge des mit dem Vorhaben verbundenen Anstiegs der Lichtemissionen ist darüber hinaus nicht mit einer Verringerung des Nahrungsangebotes für Fledermäuse zu rechnen, auch betriebsbedingt sind keine unzulässigen Beeinträchtigungen von Fledermausarten zu erwarten.

- Fische

Bau- und anlagebedingt wird mit dem Vorhaben nicht in die Gewässerstrukturen im Planungsgebiet eingegriffen. Betriebsbedingte Wirkungen in Bezug auf die Habitatqualitäten verschiedener Fischarten des Elbestroms könnten im Zusammenhang mit dem sich verändernden Schiffsverkehr und der Einleitung des Niederschlagswassers von den befestigten Flächen des KV-Terminals einhergehen. Unter Berücksichtigung des überwiegenden überregionalen Schiffsverkehrs auf der Elbe (Wasserstraße) ist eine gesonderte Zurechenbarkeit von betriebsbedingten Wirkungen ausgehend vom Standort Hafen Riesa auf die Fischarten des Elbestroms praktisch nicht möglich. Darüber hinaus gehen von der Einleitung des im geplanten KV-Terminal anfallenden und vorbehandelten Niederschlagswassers – wie bereits unter Kapitel C.V.4 des Planfeststellungsbeschlusses ausführlich dargelegt – keine erheblichen nachteiligen Wirkungen auf Lebensraumtypen nach Anhang I und Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie aus.

Ebenfalls gehen vom Planvorhaben keine Beeinträchtigungen des Hafenbeckens Riesa als Wanderkorridor für die Fischfauna zwischen Elbe und Döllnitz aus. In die bestehende Fischaufstiegshilfe an der Mündung der Döllnitz in das Hafenbecken wird vorhabenbedingt nicht eingegriffen. Eine Gefährdung der Durchwanderbarkeit würde sich nur aus baulichen Veränderungen am unmittelbaren Eintritt der Döllnitz in das Hafenbecken ergeben. Dies ist mit dem geplanten KV-Terminal nicht gegeben. Negative Beeinträchtigungen des Hafenbeckens als Wanderkorridor werden durch das Vorhaben nicht verursacht. Da Fische Fluchttiere sind und diese bei Schiffsverkehr innerhalb des Hafenbeckens ausreichend Raum zum Ausweichen zur Verfügung haben, kann auch bei einer Erhöhung des Schiffsverkehrs um ein Schiff pro Tag eine Meidung des Hafenbeckens durch Fische ausgeschlossen werden. Diese Einschätzung wird auch bestätigt durch die ergangenen Stellungnahmen des LfULG einschließlich des Referates 76, Fischereibehörde.

Eine mögliche Erhöhung von Sedimentablagerungen durch die vorhabenbedingte Zunahme des Schiffsverkehrs innerhalb des Hafenbeckens ist ebenfalls nicht zu besorgen. Nach Auskunft des LfULG finden die - bereits bestehenden - Sedimentablagerungen im Hafenbecken überwiegend im westlichen Bereich des Hafenbeckens im Mündungsbereich der Döllnitz statt und sind bei Bedarf auszubaggern. Der Schiffsverkehr im Hafenbecken hat jedoch keine Auswirkungen auf die Sedimentablagerungen durch die Döllnitz. Anhaltspunkte für betriebsbedingte erhöhte Sedimentausbaggerungen und damit für erhöhte Beeinträchtigungen des Wanderkorridors für Fische sind insofern nicht gegeben.

Beeinträchtigungen von Fischlebensräumen des FFH-Gebietes einschließlich der von den Erhaltungszielen umfassten Fischarten sind dem Vorhaben nicht zuzuschreiben.

5.3 FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser“

5.3.1 Beschreibung des FFH-Gebietes „Döllnitz und Mutzschener Wasser“

Das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser“ mit der EU-Meldenr. DE 4644-302 (landesinterne Nr. 204) weist eine Gesamtfläche von 1 337,6 ha auf und setzt sich aus drei voneinander getrennten Teilgebieten zusammen. Es ist ein fließgewässergebundenes FFH-Gebiet, dass strukturreiche Bachsysteme zwischen Elbe und Mulde umfasst mit

naturnahen Bachabschnitten mit Begleitvegetation, Auen verschiedener Feuchtlebensräume und angrenzenden naturnahen Laubwäldern und Frischwiesenbereichen. Das erste Teilgebiet folgt dem Verlauf des Mutzschener Wassers zwischen Trebsen und Wermsdorf auf einer Flusslänge von ca. 8,8 km. Das zweite Teilgebiet schließt sich an den Döllnitzsee an und erstreckt sich mit dem Gewässerlauf der Döllnitz bis Riesa auf einer Länge von ca. 33,1 km. Südlich des Döllnitzsees stellt das kleine Waldgebiet Lindigt das dritte Teilgebiet dar. Eingeschlossen sind weiterhin Zuflüsse der betreffenden Fließgewässer, wie der Sandbach und der Stranggraben. Dieses Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung ist der naturräumlichen Haupteinheit „Sächsisches Hügelland und Erzgebirgsvorland" zuzuordnen.

Das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" steht über das Fließgewässersystem mit anderen Natura 2000-Gebieten in räumlicher Verbindung. Funktionale Beziehungen bestehen im Bereich der Mündung der Döllnitz in die Elbe mit dem FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg".

Das Gesamtgebiet beinhaltet verschiedene Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie (siehe auch Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen - FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser").

Für das FFH-Gebiet sind als Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL ausgewiesen:

LRT 3260	Fließgewässer mit Unterwasservegetation
LRT 6430	Feuchte Hochstaudenfluren
LRT 6510	Flachland-Mähwiesen
LRT 8230	Silikatfelskuppen mit Pioniervegetation
LRT 9110	Hainsimsen-Buchenwälder
LRT 9160	Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwälder
LRT 9170	Labkraut-Eichen-Hainbuchenwälder
LRT 91E0*	Erlen-Eschen- und Weichholzauenwälder (prioritär)
LRT 91F0	Hartholzauenwälder

Als Arten nach Anhang II FFH-RL sind für das FFH-Gebiet Vorkommen von Biber (Castor fiber) und Fischotter (Lutra lutra), der Fledermausarten Mopsfledermaus (Barbastella barbastellus) und Großes Mausohr (Myotis myotis), des Kammmolchs (Triturus cristatus), des Eremiten (Osmoderma eremita – prioritäre Art) und des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings (Maculinea nausithous) nachgewiesen.

Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse (gemäß Anhang II der FFH-Richtlinie) treten nach derzeitigem Kenntnisstand in dem FFH-Gebiet nicht auf.

Neben den allgemeinen Vorschriften der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen gelten für das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" folgende vorrangige Erhaltungsziele:

1. Erhaltung colliner Bachsysteme zwischen Elbe und Mulde, die als Ausbreitungskorridor und für die Kohärenz von besonderer Bedeutung sind. Es besitzt naturnahe Bachabschnitte, strukturreiche Laubwaldgesellschaften, Frischwiesen und Uferstaudenfluren.

2. Bewahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der im Gebiet vorkommenden natürlichen Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang I der FFH-RL, einschließlich der für einen günstigen Erhaltungszustand charakteristischen Artenausstattung sowie der mit ihnen räumlich und funktio-

nal verknüpften, regionaltypischen Lebensräume, die für die Erhaltung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Lebensräume des Anhanges I der FFH-RL von Bedeutung sind

3. Bewahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der im Gebiet vorkommenden Populationen der Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang II der FFH-RL sowie ihrer Habitate im Sinne von Artikel 1 Buchst. f der FFH-RL

4. Besondere Bedeutung kommt der Erhaltung beziehungsweise der Förderung der Unzerschnittenheit und funktionalen Zusammengehörigkeit der Lebensraumtypen und Habitatflächen des Gebietes, der Vermeidung von inneren und äußeren Störeinflüssen auf das Gebiet sowie der Gewährleistung funktionaler Kohärenz innerhalb des Gebietssystems NATURA 2000 zu, womit entscheidenden Aspekten der Kohärenzforderung der FFH-RL entsprochen wird.

Vorbelastungen des FFH-Gebietes bestehen u. a. im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen Nutzungen und Infrastruktureinrichtungen.

10.3.2 Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes

Das planfestgestellte KV-Terminal selbst befindet sich in einem Mindestabstand von ca. 400 m Entfernung östlich zum FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser". Das Schutzgebiet endet am Döllnitzzulauf in das Hafenbecken in Riesa. Das Hafenbecken selbst entwässert in die Elbe. Flächen des FFH-Gebietes werden für den Neubau des KV-Terminals im Hafen Riesa nicht in Anspruch genommen.

Mögliche befristete baubedingte Wirkungen des Vorhabens auf das Schutzgebiet können Störwirkungen durch baubedingten Lärm, Erschütterungen und Abgasbelastung durch die Baumaschinen darstellen. Auf dem Gelände des geplanten Vorhabens sind darüber hinaus keine Biotope der zu schützenden Lebensraumtypen anzutreffen, so dass auch keine kritischen Verflechtungspotenziale existieren.

Von Relevanz für das FFH-Gebiet können baubedingte Wirkungen infolge Lärm- und Schadstoffimmissionen besonders im Zusammenhang mit den geplanten Abriss-/ Rückbauarbeiten sein. Infolge von Lärm-, Licht-, Bewegungs- und Erschütterungsreizen durch Bauvorgänge oder -maschinen sind Störungen von Tieren zu erwarten. Diese Beeinträchtigungen sind aber angesichts der relativ kurzen Dauer vernachlässigbar, zumal auf dem großen Baugelände mit den vorhandenen Lagerkapazitäten sehr günstige Bedingungen bestehen, den Baustellenverkehr zu minimieren (Bodenzwischenlager, Materialanlieferung usw.). Durch geeignete Kontrollmaßnahmen während der Bauarbeiten, regelgerechte Zwischenlagerung und Verbringung ggf. angetroffenen schadstoffbelasteten Aushubmaterials können diese Risiken ausgeschlossen werden (siehe auch Nebenbestimmungen unter A.III.3). Insgesamt sind damit mit dem geplanten Vorhaben keine baubedingten Wirkfaktoren verbunden, die erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet zur Folge haben könnten.

Im Zuge der Bauarbeiten auf dem Gelände des Alten Hafens werden u. a. junge Ruderalflur sowie Nist- und Ruheplatzpotenzial an Gebäuden beseitigt. Mit dem geplanten Vorhaben können insofern potenzielle anlagebedingte Wirkungen insbesondere durch Flächeninanspruchnahme von Teillebensräumen von Arten nach Anhang II FFH-RL in Verbindung mit der Beseitigung oder Beschädigung der Vegetation oder anderer wesentlicher Ausstattungen hervorgerufen werden. Als weitere potenzielle anlagenbedingte Wirkungen sind Veränderungen des Lokalklimas durch Versiegelung mit Auswirkungen auf Lebensräume nach Anhang I FFH-RL oder Teillebensräume der Arten nach Anhang II

FFH-RL zu prüfen. Mit der Neuversiegelung im Umfang von 34 500 m² sind kleinklimatische Auswirkungen auf das Stadtklima durch Minderung der Verdunstungs- und Vergrößerung der Aufwärmungsflächen nicht auszuschließen. Die Auswirkungen der mit dem Vorhaben verbundenen Versiegelung auf das Stadtklima können insofern als Beeinträchtigung angesehen werden, eine vorhabenbedingte Erheblichkeit ist aber unter Beurteilung der örtlichen Lage des Vorhabens außerhalb des FFH-Gebietes als nicht gegeben zu beurteilen. Eine erhebliche anlagenbedingte Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch das Vorhaben kann insofern ausgeschlossen werden.

In Bezug auf die potenziellen betriebsbedingten Wirkungen sind Störung oder Veränderung von Teillebensräumen bzw. Aktivitäten empfindlicher Arten nach Anhang II FFH-RL durch Verlärmung, Lichteinflüsse, Erschütterungen und Beunruhigung sowie mögliche Gewässerverunreinigungen zu benennen. Betriebsbedingt resultieren im geplanten KV-Terminal vielfältige Immissionsbelastungen aus den verschiedenen Güterumschlagvorgängen im 24 h-Betrieb. Auf dem Vorhabengelände entstehen Immissionsbelastungen aus Schall, Licht und Vibrationen, die im Umfeld wahrgenommen werden können.

Durch den mit Betrieb des KV-Terminals erhöhten Güterumschlag werden mehr Verkehre auf den umliegenden Straßen, Gleisstrecken und der Wasserstraße Elbe verursacht, die potenziell ebenfalls Beeinträchtigungen angrenzender Flächen auslösen können. Im Hinblick auf das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" ist mit wesentlichen Frequenzsteigerungen auf den betroffenen Gleisstrecken bzw. Straßen nicht zu rechnen. Zum Einen weisen die Zugeinheiten sehr hohe Umschlagkapazitäten auf. Des Weiteren mischen sich die vorhabenbedingten Zusatzfahrten mit der viel höheren Grundlast des Regionalbahnverkehrs am Bahnhof Riesa. Die Bahnstrecken nach der Hafenausfahrt mischen sich umgehend – und zwar nachrangig – mit den Zugfahrten für den Standort des Unternehmens Feralpi und den Schalleffekten der Rostocker und der Paul-Greifzu-Straße. Die Wirkungen dieser Verkehrsträger sind daher gering und auch im Zusammenhang mit der Entfernung ohne Bedeutung für potenzielle Habitate von Anhang II-Arten des FFH-Gebietes „Döllnitz und Mutzschener Wasser".

Insofern wird es erheblich steigende Lärmbelastungen nur an den LKW-Strecken im direkten Umfeld des KV-Terminals geben, insbesondere im Bereich der Uttmann- und Schönbergstraße. Die daraus resultierenden Lärmimmissionen sind auch Gegenstand der von der Vorhabenträgerin beauftragten Verkehrs- und Lärmgutachten (siehe auch Ordner 8, Register 1 und Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen). Im öffentlichen Straßennetz mischen sich aber zugleich auch Verkehrszunahmen im Zusammenhang mit der allgemeinen Gebietsentwicklung ein (z. B. durch Bebauung weiterer Gewerbeflächen), so dass Überschreitungen siedlungsbezogener Schallimmissionsrichtwerte im Umfeld nicht immer ohne Weiteres dem geplanten KV-Terminal zuzurechnen sind. Weder das vorhabenbezogene geringe nächtliche Verkehrsaufkommen noch der LKW-Verkehr tagsüber infolge des Betriebs des geplanten Terminals haben insgesamt erhebliche Beeinträchtigungen des weiter entfernten FFH-Gebietes durch Lärmimmissionen zur Folge (siehe auch Kapitel C.V.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses und Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020).

Bei der Abschätzung von potenziell betroffenen Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie sind insbesondere die Lebensraumansprüche der einzelnen Arten zu berücksichtigen. Kann ein Vorkommen bestimmter Arten im Wirkraum des Vorhabens von vornherein ausgeschlossen werden, weil die Lebensraumvoraussetzungen nicht gegeben sind, erfolgt keine weitere Betrachtung der Art.

Das geplante Vorhaben mit seinen bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen ist nicht von Relevanz für die Arten Kammmolch, Eremit und Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling. Charakteristischen Lebensräume dieser Arten sind auf dem Gelände des

Alten Hafen nicht vorhanden (siehe weitergehend Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen – FFH-Vorprüfung „Döllnitz und Mutzschener Wasser"). Eine Beeinträchtigung dieser Arten durch das Vorhaben ist ausgeschlossen, da deren Lebensräume deutlich abseits des Vorhabens und seiner Wirkzonen liegen.

- Fischotter/Biber

Beide Arten sind vorwiegend dämmerungs- und nachtaktiv. Sie sind im Untersuchungsraum präsent, wenngleich mit geringer Aktivität. Sie nutzen das Hafenbecken gelegentlich als Migrationskorridor zwischen Elbe und Döllnitz. Geeignete Habitatstrukturen (wie vegetationsreiche Ufer mit dichtem Gehölzsaum) sind im Bereich des Hafenbeckens weitestgehend nicht vorhanden, die Uferbereiche des Hafenbeckens sind stark anthropogen verändert. Direkte baubedingte Maßnahmen im Hafenbecken selbst finden – außer den kurzzeitigen Arbeiten für die Einbindung des Auslaufs für die Oberflächenentwässerung in die Kaimauer – nicht statt. Anlagebedingt wird die Durchgängigkeit des Hafenbeckens ebenfalls nicht eingeschränkt. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes dieser Arten durch den vorhabenbedingten intensivierten Containerumschlag im Hafen Riesa sind auch nicht zu erwarten. Umschlagprozesse im Hafen Riesa finden im Nachtzeitraum im Bestand bereits statt (Hafennordseite). Der Containerumschlag auf der Hafennordseite wird mit Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals auf der Südseite des Hafenbeckens (Alter Hafen) entfallen. Umschlagarbeiten im Nachtbetrieb finden dann nur noch auf dem Gelände des Alten Hafen statt. Insgesamt kann daher davon ausgegangen werden, dass durch das Vorhaben keine erhebliche zusätzliche Beeinträchtigung der Passage durch das Hafenbecken für Fischotter und Biber ausgelöst wird, zumal auch in den Managementplänen für die FFH-Gebiete „Elbtal zwischen Mühlberg und Schöna" und „Döllnitz und Mutzschener Wasser" ein populationsrelevates Austauschgeschehen nicht konstatiert ist.

Die im Zusammenhang mit der Hochwasserschutzmaßnahme Elbe-Riesa-Gröba der LTV durchgeführte artenschutzbezogenen Untersuchungen haben ebenfalls bestätigt, dass das Hafenbecken von diesen Arten nur gelegentlich als Migrationskorridor zwischen Elbe und Döllnitz genutzt wird und bei Gewährleistung von Ausstiegsmöglichkeiten für Ruhezwecke am Hafeneingang (Schloss Gröba) diese Funktion beibehalten wird.

- Fledermäuse

Im Untersuchungsraum sind fast alle in Sachsen vorkommenden Fledermausarten als Nahrungsgäste vertreten. Von den hier vertretenen Arten ist für das Hafengelände die gelegentliche Nutzung des Schuppens C als Ruhequartier für die Rauhautfledermaus nachgewiesen. Die Rauhautfledermaus ist nicht Gegenstand der Grundschutzverordnung für das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser". Erhebliche bau- und anlagenbedingte Beeinträchtigungen der der Fledermausvorkommen im Untersuchungsgebiet durch das geplante Vorhaben sind somit nicht zu erwarten. Infolge des mit dem Vorhaben verbundenen Anstiegs der Lichtemissionen ist darüber hinaus nicht mit einer Verringerung des Nahrungsangebotes für Fledermäuse zu rechnen, auch betriebsbedingt sind keine Beeinträchtigungen von Fledermausarten zu erwarten.

5.4 SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg"

5.4.1 Beschreibung des SPA-Gebietes „Elbtal zwischen Mühlberg und Schöna"

Das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Mühlberg und Schöna" mit der EU-Meldenr. DE 4545-452 (landesinterne Nr. 026) weist eine Gesamtfläche von ca. 6 793 ha auf. Es ist ein fließgewässerbezogenes Schutzgebiet, dass das Elbtal zwischen Mühlberg und Schöna umfasst. Dieses Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung ist der naturräumlichen

Haupteinheit „Sächsisches Hügelland und Erzgebirgsvorland" zuzuordnen. Das Vogelschutzgebiet umfasst die Strom- und Auenbereiche der Elbe mit wechselnden Talbreiten, d. h. schmale Korridore im Erosionstal des Elbsandsteingebirges von Schöna bis Pirna und im Durchbruchstal zwischen Meißen und Althirschstein/Merschwitz sowie breite Auen mit Anschluss an flache Niederterassen in der Dresdner Elbtalweitung und im Riesa-Torgauer Elbtal. In den durch Deiche ausgegrenzten, häufiger überfluteten Auen dominieren extensiv genutzte Auenwiesen und Staudenfluren, in den Uferzonen engräumige Abfolgen von Pionier- und Schotterfluren sowie Uferröhrichten auf offenem Sand, Kies und Schotter, hauptsächlich durchsetzt mit Uferstauden- und Ruderalfluren. In den Außendeichbereichen herrschen Intensivgrünland und Ackerflächen vor. In das SPA-Gebiet sind auch Teile der an das Elbtal angrenzenden Agrarlandschaft einbezogen.

Das Vogelschutzgebiet weist bedeutende Brutgebiete von Vogelarten der vegetationsarmen Uferbereiche, der halboffenen und grünland-betonten Auenlandschaft, der offenen bis halboffenen Agrarlandschaft sowie der Wälder auf. Das Elbtal stellt ebenso ein bedeutendes Rast-, Durchzugs- und Nahrungsgebiet für Wasservogelarten dar, insbesondere durch die auch noch während längerer Frostperioden eisfreie Elbe.

Im Vogelschutzgebiet sind mindestens 22 Arten nach Anhang I der Europäischen Vogelschutzrichtlinie und der Kategorien 1 und 2 der „Roten Liste der Wirbeltiere" des Freistaates Sachsen nachgewiesen (siehe Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen - Vorprüfung für das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Mühlberg und Schöna", Kapitel 2.1.5)". Es handelt sich hier um eines der fünf besten Gebiete im Freistaat Sachsen für die Vogelarten Flussuferläufer (Actitis hypoleucos) und Wachtelkönig (Crex crex). Das Vogelschutzgebiet ist weiterhin besonders bedeutsam für die Mindestrepräsentanz für Baumfalke (Falco subbuteo), Eisvogel (Alcedo atthis), Kiebitz (Vanellus vanellus), Neuntöter (Lanius collurio), Rohrweihe (Circus aeruginosus), Rotmilan (Milvus milvus), Schwarzmilan (Milvus migrans), Schwarzspecht (Dryocopus martius), Silberreiher (Egretta alba) und Uhu (Bubo bubo). Regelmäßig sind mindestens 20 000 Wasservögel im Gebiet präsent. Das Schutzgebiet besitzt damit auch eine herausragende Funktion als Wasservogellebensraum. Der potenziell vom geplanten Vorhaben betroffene Teil des SPA-Gebiets „Elbtal zwischen Mühlberg und Schöna" ist der Abschnitt im Bereich der Stadt Riesa.

Ziel des Vogelschutzgebietes ist es, einen günstigen Erhaltungszustand der genannten Vogelarten und eine ausreichende Vielfalt, Ausstattung und Flächengröße ihrer Lebensräume und Lebensstätten innerhalb des Gebietes zu gewährleisten oder diese wiederherzustellen, wobei bestehende funktionale Zusammengehörigkeiten zu berücksichtigen sind.

Dabei sind als geeignete Lebensräume und Lebensstätten der genannten Vogelarten insbesondere extensiv genutzte Auenwiesen und Staudenfluren, in den Uferzonen engräumige Abfolgen von Pionier- und Schotterfluren sowie Uferröhrichten auf offenem Sand, Kies und Schotter, durchsetzt mit Uferstaudenfluren und Ruderalfluren in den breiteren Auen, die an flache Niederterassen in der Dresdner Elbtalweitung und im Riesaer-Torgauer Elbtal anschließen, zu nennen. Weiterhin stellen Auengehölze in den durch Deiche ausgegrenzten, häufiger überfluteten Auen sowie Intensivgrünland und Ackerflächen in den Außendeichbereichen geeignete Lebensräume und Lebensstätten dar. Darüber hinaus sind große Teile des Vogelschutzgebietes auch als FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Mühlberg und Schöna" ausgewiesen.

Vorbelastungen des Vogelschutzgebietes sind u. a. im Zusammenhang mit Tourismus, wasserbaulichen Maßnahmen, unkontrollierter Nutzungsaufgabe oder Intensivierung von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen sowie Straßenverkehr zu nennen.

10.4.2 Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes

Die Ableitung der von dem Planvorhaben ausgehenden Wirkfaktoren erfolgt auf der Grundlage der Vorhabenbeschreibung und der Relevanz der vorhabenbedingten Wirkfaktoren für die Schutzgüter des SPA-Gebietes unter Berücksichtigung der Empfindlichkeit der potenziell betroffenen Erhaltungsziele.

Die Gebietsgrenze des SPA-Gebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" liegt östlich des geplanten KV-Terminals in ca. 100 m Entfernung. Mit der Baumaßnahme werden keine Flächen des SPA-Gebietes dauerhaft entzogen. Baubedingt werden die Randflächen des Vogelschutzgebietes im Bereich des Hafen Riesa überwiegend durch Lärm-, Licht-, Bewegungs- und Erschütterungsreize durch Bauvorgänge und -maschinen belastet. Die Maßnahmenfläche für den Retentionsraumausgleich befindet sich randlich im SPA-Gebiet, die Maßnahme umfasst den Rückbau von Gleisanlagen des sog. Muskatorgleises, die Entfernung von Ruderalfluren und die Rodung eines mehrheitlich aus gebietsfremden Arten bestehenden Gehölzsaumes mit anschließender Entwicklung eines artenreichen Extensivgrünlands mit zeitweilig wassergefüllten Senken und Baumgruppen. Betriebsbedingte Auswirkungen sind mit der Maßnahme zur Retentionsraumgewinnung insofern nicht verbunden.

Zu den baubedingten Wirkungen gehören insbesondere Lärm-, Licht- und Bewegungsstörreize, die mit den Bauarbeiten auf der Maßnahmenfläche sowie den Abtransport des entfernten Materials einhergehen. Die Störwirkungen sind abhängig von der Größe der erforderlichen Baumaschinen und der Dauer der Bauzeit, die für diese Maßnahme mit einem Zeitraum von bis zu maximal acht Wochen angegeben wird. Anlagebedingt gehen 4 717 m² Ruderalflur trockenwarmer Standorte mit Gehölzaufwuchs (vor allem Robinie) und 6 455 m² Gehölzbestand aus überwiegend nicht standortheimischen Arten (Robinie, Hybrid-Pappel, Eschen-Ahorn) mit vorgelagertem Brombeergebüsch verloren.

Die baubedingten Auswirkungen treten jedoch nur temporär im bereits verkehrsbedingt vorbelasteten Randbereich des SPA-Gebietes auf und sind daher als nicht erheblich anzusehen. Als mögliche Greifvogelarten können ggf. Rotmilan, Schwarzmilan und Baumfalke im Baumbestand der Maßnahmenfläche für den Retentionsraumausgleich Horste haben. Allerdings wurde im Ergebnis der fachgutachterlichen Ortsbegehung festgestellt, dass die von der Maßnahme betroffenen Gehölze aufgrund des jungen Alters aktuell keine Eignung als Horstbaum haben. Im verbleibenden Bestand der Altweiden konnten ebenfalls keine Horste vorgefunden werden. Weiterhin ist das Vorkommen von Gehölzbrütern, wie Neuntöter, Sperbergrasmücke und Grauammer, potenziell möglich, jedoch handelt es sich hier eher um suboptimal ausgeprägte Lebensräume für diese Arten. Ein Vorkommen weiterer wertgebender Vogelarten kann aufgrund der vorhandenen Habitatausstattung im Bereich der geplanten Maßnahme ausgeschlossen werden.

Aufgrund der Entfernung von Gehölzen und Ruderalflur auf der Maßnahmenfläche für den Rückbau des sog. Muskatorgleises kann es zum Verlust von potenziellen Brut- und Nahrungshabitaten kommen. Für die potenziell vorkommenden Greifvögel weist die kleinflächige Gehölzrodung nur einen geringen Beeinträchtigungsgrad auf. Greifvögel nutzen große Reviere, in denen sie i. d. R. Ersatzhorste haben. Langfristig erfolgt zudem die Neuanpflanzung/Entwicklung von einzelnen Gehölzen im Rahmen der Maßnahme. Für Singvögel mit einem kleinen Raumbedarf kann es aber zu einer zeitweiligen Verkleinerung ihrer Lebensräume kommen. Da die Entfernung der Gehölze und Gebüschstrukturen aufgrund des Verbotes von § 39 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht im Zeitraum vom 01. März bis zum 30. September vorgenommen werden kann, sind aber unmittelbare Wirkungen auf das Brutgeschehen mit möglichem Verlust von Eiern oder Nestlingen für alle genannten Arten ausgeschlossen. Zugleich werden mit der Umsetzung der Maß-

nahme für die Halboffenland- bzw. Offenlandbrüter auf der Fläche zum Retentionsraumausgleich geeignete Biotopstrukturen geschaffen. Die Anlage eines artenreichen extensiven Grünlands mit Geländesenken und Gruppen aus standortgerechten Laubbäumen stellt darüber hinaus eine Verbesserung des Lebensraums für Offenland- und Halboffenlandarten der Avifauna sowie für ein breites Spektrum der Insektenfauna dar. Insgesamt kommt es im SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen durch die geplante Maßnahme.

Durch den Abriss von Gebäuden sowie Beseitigung von junger Ruderalflur auf dem Gelände des Alten Hafen als bauvorbereitende Maßnahmen sowie die Neuversiegelung von ca. 34 500 m² Fläche geht Nistplatzpotenzial dauerhaft verloren. Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des SPA-Gebietes können dann auftreten, wenn damit Habitatflächen dauerhaft zerstört werden. Es war insofern im Rahmen der Konfliktanalyse zu prüfen, ob im Bereich der direkten Eingriffsfläche Habitatflächen der hier vorkommenden Vogelarten betroffen sein könnten. Bei den durch das Vorhaben beanspruchten Flächen handelt es sich überwiegend um stark anthropogen überformte, gewerblich genutzte Flächen im Sondergebiet Hafen, auf denen aufgrund der erheblichen Vorbelastung keine bedeutsamen Vogellebensräume nachgewiesen sind (siehe auch Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen – FFH-Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg").

Für die wertgebenden Vogelarten Baumfalke (Falco subbuteo), Grauammer (Emberiza calandra), Heidelerche (Lullula arborea), Neuntöter (Laniua collurio), Rohrweihe (Circus aeruginosus), Rotmilan (Milvus milvus), Schwarzmilan (Milvus migrans), Sperbergrasmücke (Sylvia nisoria) und Wendehals (Jynx torquilla) liegen im Untersuchungsgebiet keine Brutnachweise bzw. Nachweise über lokale Populationen vor. Beeinträchtigungen für den Erhaltungszustand dieser Arten im SPA-Gebiet durch das Vorhaben können insofern von vornherein ausgeschlossen werden.

Für 13 weitere Arten konnte unter weitergehender Prüfung der artspezifischen Habitatanforderungen ausgeschlossen werden, dass im Einflussbereich des Vorhabens die erforderlichen Lebensraumbedingungen vorhanden sind und daher mit einem regelmäßigen Vorkommen im Untersuchungsgebiet nicht zu rechnen ist (siehe im Einzelnen Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen – FFH-Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg", Kapitel 4.1). Das Untersuchungsgebiet ist aufgrund des Fehlens von reich strukturierten Uferbereichen (Feuchtwiesen mit ausgedehnten Auengebüschen, röhrichtreiche Verlandungszonen, sandige oder steinige Flussuferbereiche, Steiluferbereiche mit Erdaufschlüssen u. a.) weitestgehend ungeeignet für Brutvorkommen des Blaukehlchens (Luscinia sveciva), Eisvogels (Alcedo atthis) und Flussuferläufers (Actitis hypoleucos),

Weiterhin können Vorkommen des Kiebitz (Vanellus vanellus) und des Ortolans (Emberiza hortulana) aufgrund des Fehlens von offenen und reich gegliederten Agrarlandschaften mit leichten und trockenen Böden auf der maximal 90 m breiten Elbterasse des Untersuchungsgebiets ausgeschlossen werden. Für Vorkommen des Raubwürgers (Lanius excubitor) geeignete Landschaftsstrukturen, hier halboffene bis offene weiträumige Landschaften mit Verzahnungen von Wald- und Agrarflächen, Feldgehölzen und Baumgruppen sowie Wiesen, Heiden, Mooren und Gewässern, fehlen ebenfalls im Untersuchungsgebiet. Vorkommen dieser Art sind hier ebenfalls nicht zu erwarten.

Für den Grauspecht (Picus canus) als typischen Bewohner der Laub- bzw. Laubmischwälder, Auenwälder und Parklandschaften mit Altholzbeständen (besonders Rotbuche) sowie für den Schwarzspecht als Bewohner ausgedehnter Nadel- und Mischwälder mit Altholzanteil sind im Untersuchungsgebiet keine geeigneten Biotopstrukturen vorhanden, so dass im Wirkungsbereich des geplanten Vorhabens nicht mit regelmäßigen

Vorkommen zu rechnen ist. Das Untersuchungsgebiet stellt auch für den Uhu (Bubo bubo) als Brutvogel in den unteren und mittleren Lagen des sächsischen Berglandes keinen geeigneten Lebensraum dar. Brutvorkommen dieser Arten können insofern ebenfalls ausgeschlossen werden.

Vom Steinschmätzer (Oenanthe oenanthe) bevorzugte offene, übersichtliche Landschaftsstrukturen mit Rohböden, schütter bewachsenen Flächen (z. B. Tagebaufolgelandschaften) fehlen ebenfalls im Untersuchungsgebiet, so dass ein Vorkommen dieser Art ausgeschlossen werden kann.

Der Silberreiher (Egretta alba) als Sommergast/Durchzügler bevorzugt als Brutareal ausgedehnte Schilfgürtel an großen Binnengewässern und strukturreiche Acker- und (Nass-)Wiesenlandschaften, die im Untersuchungsgebiet fehlen. Im Untersuchungsraum ist der Silberreicher aber gelegentlich auf Wiesen oder am Elbufer als Nahrungsgast anzutreffen. Lebensraumverluste oder sonstige Beeinträchtigungen der Jagdhabitate dieser Art durch das geplante Vorhaben sind aber aufgrund der im Verhältnis zur Ausdehnung des Vogelschutzgebietes kleinräumigen bau- und betriebsbedingten Störwirkungen des KV-Terminals vernachlässigbar gering, so dass die Nahrungsgrundlage und damit der Erhaltungszustand dieser Vogelart nicht beeinträchtigt wird.

Der Wachtelkönig (Crex crex) besiedelt vorrangig langhalmige Wiesen und Feuchtgebiete, sehr selten Raps- und Grünfutterschläge o. ä. Derartige Landschaftsstrukturen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Das geplante Vorhaben wirkt sich daher nicht nachteilig auf das Vorkommen dieser Art im Vogelschutzgebiet aus.

Der Weißstorch (Ciconia ciconia) ist eine charakteristische Art der offenen Kulturlandschaft und bevorzugt wasserreiche Gegenden mit flachen Gewässern, feuchten Niederungen und Flusstälern mit Dauergrünland und Feldfutterschlägen. Brutplätze sind für das Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen. Diese Art kann aber elbseitig gelegentlich als Nahrungsgast auftreten. Potenzielle Nahrungshabitate liegen aber weitgehend abseits des geplanten Vorhabens. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Population geht daher vom geplanten KV-Terminal nicht aus.

Im Ergebnis der vorliegenden Betroffenheitsabschätzung kann unter Berücksichtigung von räumlicher Reichweite, Intensität, Art und Zeitdauer des Auftretens von vorhabenspezifischen Wirkfaktoren eingeschätzt werden, dass das geplante Vorhaben zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes führt. Auf die zutreffenden Ausführungen der SPA-Vorprüfung (Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen) wird ebenfalls verwiesen.

5.5 Relevanz anderer Pläne und Projekte

Die Relevanz anderer Pläne und Projekte ergibt sich aus möglichen Kumulationseffekten mit andere Bauvorhaben. In diesem Sinne relevant können die Hochwasserschutzmaßnahmen der Landestalsperrenverwaltung für die Ortslage Riesa-Gröba sein, hier insbesondere die Maßnahmen zur Eindeichung von Gröba auf der Nordseite des Alten Hafens. Die Maßnahmen M 112 und M 114 des Hochwasserschutzkonzepts für den Abschnitt der Elbe zwischen Elbe-km 109.400 bis 111.000 beinhalten u. a. die Erhöhung des Elbdeichs bei Riesa-Gröba für den Schutz vor einem HQ100-Hochwasser. Diese höhere Schutzlinie um die Ortslage Gröba und die Kläranlage Riesa umfasst einen ca. 275 m langen Deichabschnitt entlang des Elbufers nördlich des Hafens Riesa sowie eine ca. 320 m lange Spundwand auf der Nordseite des Alten Hafen. Diese Hochwasserschutzmaßnahme wurde bereits umgesetzt. Im Ergebnis ist daher festzustellen, dass eine räumlich-funktionelle Überschneidung potenzieller baubedingter Beeinträchtigungen beider Bauvorhaben auszuschließen ist. Eine Kummulation anlagen- und betriebsbedingter Wirkungen

beider Vorhaben, die eine Beeinträchtigung der Habitatstrukturen und der wertgebenden Arten in den Natura 2000-Gebieten im Untersuchungsraum zur Folge haben könnte, ist ebenfalls nicht zu erwarten.

5.6 Zusammenfassende Beurteilung

Im Ergebnis der durchgeführten Betroffenheitsabschätzung kann ausgeschlossen werden, dass das geplante Vorhaben zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der FFH-Gebiete „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" und „Döllnitz und Mutzschener Wasser" sowie des Vogelschutzgebiets „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" führt. Das geplante trimodale Terminal liegt außerhalb dieser Natura 2000-Gebiete, die Habitatstrukturen in den Schutzgebieten werden durch das Vorhaben nicht verändert. Vorhabenbedingte Wirkungen in Bezug auf Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie können ausgeschlossen werden. Das Wirkungsspektrum des geplanten Vorhabens führt insgesamt zu keiner Beeinträchtigung der Populationsentwicklung der für die Schutzgebiete maßgeblichen Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie. Ausgehend von den möglichen Projektwirkungen ist insgesamt einzuschätzen, dass das Vorhaben „Neubau eines KV-Terminal im Hafen Riesa, Alter Hafen" nicht geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet zu beeinträchtigen.

Auch unter Beachtung der funktionalen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Hafenbecken Riesa als Wanderroute für Fischotter und Biber als besonders geschützte Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie ist einzuschätzen, dass vorhabenbedingte Beeinträchtigungen gebietsübergreifender Beziehungen zwischen den Schutzgebieten ausgeschlossen sind.

Es besteht somit keine Notwendigkeit einer gesonderten FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG bzw. Art. 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie. Eine vertiefte Verträglichkeitsuntersuchung seitens der Vorhabenträgerin durfte daher unterbleiben.

6 Nationaler Gebietsschutz

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine festgesetzten Biosphärenreservate, Naturschutzgebiete, Denkmale oder Flächennaturdenkmale. Das nächstgelegene Flächennaturdenkmal „Reußener Wäldchen" liegt ca. 1,37 km nordwestlich des Untersuchungsgebiets.

Die Grenze des Landschaftsschutzgebietes „Riesaer Elbtal und Seußlitzer Elbhügelland" verläuft unmittelbar vor der Hafenausfahrt im Osten des Untersuchungsgebietes. Das Landschaftsschutzgebiet erstreckt sich auf einer Fläche von ca. 6 408 ha und umfasst einen zusammenhängenden Talabschnitt der Elbe und ihre Nebengewässer, begleitende Binnen- und Überflutungsauen, Niederterassen sowie angrenzende Hochterassen und Steilhänge zwischen der Öffnung des Meißener Durchbruchtals der Elbe bei Diesbar-Seußlitz bis zu der sich zum Elbtiefland weitenden Stromaue bis Strehla-Paußnitz. Flächen des LSG werden für das geplante Vorhaben nicht beansprucht, dies betrifft auch die Maßnahmefläche für den geplanten Retentionsraumausgleich.

Ein weiteres Landschaftsschutzgebiet, das LSG „Riesaer Döllnitzuaue", endet westlich vom Einlauf der Döllnitz in den Hafen in ca. 1 000 m Entfernung.

Biotope gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG, § 21 Abs. 1 SächsNatSchG sind im Untersuchungsgebiets auf der Nordseite der Hafeneinfahrt als Einzelvorkommen nachgewiesen (siehe auch Ordner 3, Register 1, Zeichn. Nr. 1 der Planunterlagen). Es handelt sich hier um eine Weichholz-Auwaldzelle (Biotoptyp 7.7.210). Weiterhin sind in der Selektiven Bi-

otopkartierung Sachsens Altbäume am Standort Landratsamt Riesa erfasst. Diese Biotope liegen außerhalb des Geländes des Alten Hafen. Durch das geplante Vorhaben werden keine gesetzlich geschützten Biotope gem. § 30 Abs. 2, § 21 Abs. 1 SächsNatSchG zerstört oder beeinträchtigt.

7 Artenschutz

Belange des Artenschutzes stehen dem festgestellten Vorhaben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht entgegen. Die Grundlage dieses Prüfungsergebnisses bilden insbesondere der Artenschutzfachbeitrag (Ordner 5, Register 1 und Register 4 der Planunterlagen), die Sondergutachten zum Vorkommens-Potenzial für den Nachtkerzenschwärmer (Ordner 5, Register 2 der Planunterlagen) sowie zu den Erfassungen der Zauneidechse (Ordner 5, Register 3 der Planunterlagen).

7.1 Rechtsgrundlagen

Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 1),

- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Nr. 2),

- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 3) und

- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 4).

Diese Zugriffsverbote werden für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft zum Teil durch § 44 Abs. 5 und Abs. 7 BNatSchG eingeschränkt. Danach liegt ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 und Nr. 4 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie Standorte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können hierfür auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen) festgesetzt werden. Im Übrigen gelten die Zugriffsverbote nur für die in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Tierarten und europäischen Vogelarten. Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG können unter den Voraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden.

7.2 Betroffenheiten der Arten

Die Möglichkeiten der Erfüllung eines bau-, anlage- oder betriebsbedingten Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG kann entsprechend einer naturschutzfachlichen ersten Betroffenheitsanalyse vor allem für Arten ohne geeignete Habitatbedingungen im Wirkraum des Vorhabens ausgeschlossen werden. Zunächst untersucht die Vorprüfung alle im Untersuchungsraum erfassten relevanten Arten. Dazu werden die ermittelten Arten und deren Lebensstätten mit den Vorhabenwirkungen überlagert. Für die relevanten

Arten, die bau-, anlage- und betriebsbedingt nicht vom Vorhaben betroffen sind, und diejenigen Arten, bei denen aufgrund ihrer Habitatansprüche und Empfindlichkeiten Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden können, entfällt eine weiterführende Relevanzprüfung und Konfliktanalyse. Zu den weiteren Einzelheiten wird auf die zutreffenden ausführlichen Darlegungen des Artenschutzfachbeitrages (Ordner 5, Register 4, Kapitel 5 und Register 1, Kapitel 4 der Planunterlagen) verwiesen. Im Ergebnis der Relevanzprüfung verbleiben noch verschiedene Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie der Artengruppen Säugetiere, Vögel, Reptilien und Insekten zur weiteren Prüfung. Die europäischen Vogelarten wurden bei der Relevanzprüfung unter Prüfung der potenziellen Vorkommen im Untersuchungsraum i. d. R. zu ökologischen Gilden (z. B. Boden- und Krautschichtbrüter, Gebäude- und Nischenbrüter) zusammengefasst und gruppen- oder gildenweise betrachtet, es sei denn, die spezifische Bestands- und Betroffenheitssituation erfordert eine Art-für Art-Betrachtung (Ordner 5, Register 1, Kapitel 5 und Register 4, Kapitel 6.2 der Planunterlagen).

Das neue trimodale Containerterminal soll auf einer umzubauenden Fläche von ca. 7 ha im östlichen Teil des Hafens in Riesa, im Alten Hafen auf der Südseite des Hafenbeckens entstehen. Das Vorhaben umfasst die Baufeldfreimachung mit Rückbau von drei Gebäuden sowie von hafeninternen Gleis- und Straßenanlagen, den Neubau von Straßen, Gleis- und Güterumschlaganlagen sowie die Befestigung von Umschlagflächen und Containerstellplätzen. Für die Ver- und Entsorgung des geplanten KV-Terminals ist die Errichtung von elektrotechnischen Anlagen, Trink- und Löschwasserleitungen mit Löschwasserpumpwerk sowie Regen- und Schmutzwasserkanälen und einer Niederschlagswasserbehandlungsanlage erforderlich.

Der Hafen Riesa liegt am nördlichen Rand des Stadtgebietes von Riesa unmittelbar linksseitig des Elbstromes. Das Vorhabengebiet gehört naturräumlich zum Riesa-Torgauer Elbtal. Das Elbtal ist hier ein flaches, nahezu ebenes Auenland. Das engere Vorhabengebiet besteht aus dem ca. 1 250 langen Hafenbecken, das über eine ca. 80 m lange Zufahrtrinne an den Elbestrom angebunden ist. Südlich an den Hafen Riesa schließen sich Wohnhäuser und Gewerbeflächen an. Nördlich des Hafenbeckens liegt ein Wohngebiet, das vom Hafenbecken durch Grün und Gehölzflächen getrennt ist. Zur Abgrenzung des Wirkraums wird unterstellt, dass von den Lärmemissionen des Vorhabens die weitreichendsten Belastungen für die Fauna ausgehen. Für die Lärmausbreitung auf dem Luftweg wird in Anlehnung an die „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr" von 2010 des Kieler Instituts für Landschaftsökologie ein Schallleistungspegel von 55 dB(A) als Erheblichkeitsschwelle definiert, welcher sich nach Erfahrungen von vergleichbaren Projekten in einer Entfernung von ca. 350 bis 450 m von der Baustelle einstellt, sofern keine Schall abschirmenden Strukturen (Häuser, Wald etc.) vorhanden sind. Für das geplante KV-Terminal wird die Schallausbreitung nach Norden, Süden und Westen durch Gebäude und Uferböschungen behindert.

Im unmittelbaren Planungsumgriff stellt sich die Gefährdung wertvoller Florenelemente durch die Baumaßnahme als eher unwahrscheinlich dar, da hier keine nach Natura 2000 und nach dem BNatSchG geschützte Arten erkundet sind (Ordner 5, Register 1, Kapitel 5.1 der Planunterlagen). Im Ergebnis der Prüfung kann festgestellt werden, dass Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Untersuchungsgebiet aufgrund der vorhandenen Biotopausstattung ausgeschlossen werden können.

Die Planung vermeidet auch für die darüber hinaus in der weiterführenden Konfliktanalyse aufgeführten Arten die Verwirklichung von Verboten des § 44 BNatSchG. Das Bundesverwaltungsgericht geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass das Tötungsverbot nicht erfüllt ist, wenn die betriebsbedingte Gefahr von Kollisionen unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen innerhalb des Risikobereiches verbleibt, ver-

gleichbar dem Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind. Eine vergleichbare Bagatellgrenze gilt auch bei Maßnahmen zur Errichtung eines Vorhabens. Wird das baubedingte Tötungsrisiko bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen. Wenn also allenfalls noch ein ganz geringer Teil der Individuen einer Art im Baufeld verbleibt, ist mit der Baufeldfreimachung grundsätzlich kein höheres Tötungsrisiko verbunden, als es für einzelne Tiere dieser Art insbesondere mit Blick auf natürliche Feinde auch sonst besteht (vgl. BVerwG, Urt. v. 8. Januar 2014, 9 A 4/13 – juris, Rn 99).

Für die im Untersuchungsraum nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie wurden die möglichen Beeinträchtigungen und Gefährdungen durch das Vorhaben hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Bestimmungen mit nachfolgenden Ergebnissen ermittelt.

Auf der Grundlage der mit den vom Vorhabenträger erarbeiteten Gutachten, der landschaftspflegerischen Begleitplanung und des Artenschutzbeitrages erfolgten Bewertung der Eingriffserheblichkeit und der herausgearbeiteten Konfliktanalyse wurden Vermeidungs-, Minimierungs- und Schadenbegrenzungs- sowie CEF-Maßnahmen abgeleitet. Insbesondere die Avifauna (Gebäudebrüter), gebäudebewohnende Fledermäuse und Zauneidechsen profitieren von diesen Maßnahmen. So tragen vor allem die Maßnahmen zum Gebäudeabriss, Gehölzrodung und die Durchführung von Erdarbeiten außerhalb der Brut- und Fortpflanzungszeit der nicht nistplatztreuen Arten, der Rückbau von Gleisanlagen im zeitigen Frühjahr (ab Mitte April), die Kontrolle der abzureißenden Gebäude auf Fledermausquartiere, die Beschränkung der Bauarbeiten auf die Tagesstunden, eine bauzeitliche Absperrung von Zauneidechsenhabitaten, die ökologische Baubegleitung, die vorgezogene Bereitstellung von Ersatzquartieren für Fledermäuse, und das Anbringen von Nisthilfen für Gebäudebrüter dazu bei, dass die Eingriffe unter der „Erheblichkeitsschwelle“ gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG bleiben.

Eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist danach hier nicht erforderlich, zumal der Artenschutzbeitrag, das Faunistische Sondergutachten Nachtkerzenschwärmer (Ordner 5, Register 2 der Planunterlagen) und das Faunistische Sondergutachten Zauneidechse (Ordner 5, Register 3 der Planunterlagen) die Konflikte und Verbotstatbestände für jede Art bzw. Artengruppe sehr gut nachvollziehbar und zutreffend präzisieren. An dieser Stelle wird daher in vollem Umfang auf diese Planteile verwiesen. Für folgende Arten bzw. Artengruppen wurde abschließend eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt (siehe auch Ordner 5, Register 1, Kapitel 5 und Ordner 5, Register 4, Kapitel 5 der Planunterlagen):

7.2.1 Säugetiere

7.2.1.1 Biber (Castor fiber albicus)

Der Biber besiedelt die Uferzonen von Gewässern, bevorzugt die Weichholzauen entlang großer Flüsse, jedoch auch kleine Fließgewässer und Seen. Es kann von einer mehr oder weniger flächendeckenden Besiedlung des Elbegebietes ausgegangen werden, wobei die Reviere in der Regel nahtlos ineinander übergehen. Entsprechend dem Managementplan für das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ ist für den Elbeabschnitt bei Riesa ein Revier ca. 2 km stromaufwärts am linkselbischen Ufer und ein Revier in Strehla/Zschäpe direkt an der Elbe nachgewiesen. Für das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser“ sind ebenfalls Reproduktionshabitatflächen vorhanden. So bestand für die Döllnitz ein Revier des Bibers bei Canitz, welches aber offenbar 2004 aufgegeben wurde (siehe auch Ordner 5, Register 1 und Register 4 der Planunterlagen).

Nachweise für ein aktuell besetztes Revier bzw. einen reproduzierenden Biberbestand sind für das Hafenbecken Riesa selbst nicht belegt und aufgrund der unmittelbaren Hafen- und Siedlungsnähe sowie der hier stark veränderten Gewässerstruktur nicht zu erwarten. Da aber funktionale Beziehungen über das Hafenbecken als Migrationskorridor bestehen können, ist ein potenzielles sporadisches Auftreten von wandernden Tieren dieser Art im Plangebiet möglich.

Die im Untersuchungsgebiet stark anthropogen veränderte Döllnitz ist nicht für die Anlage von Biberburgen geeignet, Fortpflanzungs- und Ruhestätten für den Biber sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Gleichzeitig werden im Zusammenhang mit den Bauarbeiten keine Maßnahmen innerhalb des Hafenbeckens bzw. der Döllnitz vorgenommen. Baubedingte Verletzungen/Tötungen von Jungtieren im Mutterbau im Zuge des Vorhabens sind damit auszuschließen. Erhebliche Einschränkungen in das Raumnutzungsverhalten des Bibers sind mit dem Vorhaben ebenfalls weder bauzeitlich noch anlagenseitig verbunden. Das Hafenbecken als Wanderkorridor zwischen Elbe und Döllnitz wird im Zuge des Vorhabens weder bau- noch anlagenbedingt eingeschränkt. Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 ist nicht einschlägig.

Für den Biber relevante bau- und betriebsbedingte Störungen basieren vor allem auf Baulärm/Betriebslärm, Bewegungs- und Lichtreizen. Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt unterliegt das Hafenbecken aufgrund des vorhandenen Hafenbetriebs, den angrenzenden Industrieflächen sowie der vorhandenen Infrastruktur einer hohen Vorbelastung. Das ca. 1,3 km lange Hafenbecken weist grundsätzlich eine Funktion als Migrationskorridor für den Biber auf, jedoch kann aufgrund der hohen Vorbelastung des Gebietes ein längeres Verweilen des Bibers im Becken ausgeschlossen werden. Eine Ablenkung der Wanderbewegungen bzw. durch baubedingte Störungen provoziertes Aussteigen von Bibern aus dem Hafenbecken ist ebenfalls nicht abzuleiten, weil der Uferverbau im Hafenbecken (Spundwände) ein Aussteigen des Bibers in weiten Bereichen des geplanten KV-Terminals verhindert. Lediglich am südlichen Ufer im Umfeld der Schlossbrücke sowie im Bereich einer vorhandenen Fischotterausstieghilfe an der Hafenbrücke besteht die Möglichkeit, dass Biber an Land gehen. Ein Ausstieg für diese Art ist jedoch erfahrungsgemäß vor allem an Engstellen anzunehmen. Im Bereich des Untersuchungsgebietes weist aber das Hafenbecken eine Breite von 50 m bis 100 m auf, so dass bei Störungen ausgehend vom südlich liegenden KV-Terminal die Tiere aktiv die nördliche Seite des Hafenbeckens anschwimmen können, wo sich auch der vorhandene Ausstiegsbereich befindet. Grundsätzlich könnte der Biber von Osten aus ebenfalls auf den Bereich des geplanten KV-Terminals gelangen. Da aber der strukturarme (versiegelte) Terminalbereich weder Nahrungsquellen noch geeignete Rückzugsmöglichkeiten aufweist, besteht für diese Art keinerlei Anreiz, dieses Gebiet aufzusuchen. Darüber hinaus sind Schädigungen von Tieren durch Fahrzeuge bei der dämmerungs- und nachtaktiven Art aufgrund der stark eingeschränkten Betriebstätigkeiten während der Nachtzeit (keine Zug- und Schiffsbewegungen, nur geringer LKW-Verkehr) auszuschließen. Betriebsbedingte Störungen sind aufgrund der vorgenannten fehlenden geeigneten Biotopstrukturen für diese Art, den eingeschränkten Möglichkeiten für einen Biberausstieg sowie des während des Nachtzeitraums stark eingeschränkten Fahrbetriebs ebenfalls nicht zu vermuten. Das Hafenbecken als Industrieanlage verfügt über keine dauerhafte Funktion als Lebensraum und weist somit keinen essentiellen Charakter für die lokale Biber-Population auf. Grundsätzlich könnte weiterhin die nächtliche Beleuchtung zu einer Veränderung der Verhaltensweise innerhalb des Migrationskorridors führen. Entsprechend der Einschätzung von Fachexperten liegen jedoch nach derzeitigem Erkenntnisstand keine Hinweise auf eine Relevanz dieses Wirkfaktors für die Art vor (siehe Ordner 5, Register 1, Seite 81 der Planunterlagen). Der Biber ist auch in städtischen Lebensräumen mit derartigen optischen Reizen in Ausbreitung begriffen. Aufgrund der sporadischen Nutzung des Hafenbeckens vor allem von Tieren auf der Suche nach neuen Biotopstrukturen

kann ausgeschlossen werden, dass durch die vorhabenbedingten Störungen erhebliche Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Biberpopulation stattfinden. Die räumlich-funktionale Verbundstruktur der Elbe und ihrer Nebenflüsse bleibt damit uneingeschränkt erhalten. Eine Verwirklichung des Verbotes nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist ausgeschlossen.

Da das Hafenbecken im Bereich des geplanten KV-Terminals mit einer Stahlspundwand versehen ist, wird ein Ausstieg von Bibern auf dieser Seite des Hafenbeckens verhindert. Die nächste mögliche Ausstiegsstelle auf der Ostseite des Alten Hafen besteht auf Höhe des Düngemitteltanks am Ende der Spundwand, wo diese in eine begehbare, jedoch sehr steile Böschung übergeht. In diesem Bereich sind aber ausschließlich zeitweilig Arbeiten an den vorhandenen Gleisanlagen vorgesehen, Eingriffe in gewässernahe Strukturen finden hier nicht statt. Wie bereits ausgeführt, ist im Umfeld des KV-Terminals aufgrund fehlender geeigneter Biotopstrukturen nicht mit Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten der Art zu rechnen, so dass auch ein Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Bibers infolge des geplanten Vorhabens auszuschließen ist. Das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nicht zutreffend.

Insofern sind die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt.

7.2.1.2 Fischotter (Lutra lutra)

Fischotter beanspruchen ein sehr ausgedehntes Territorium in vom Wasser beeinflussten Lebensräumen, innerhalb dessen sie geeignete Nahrungshabitate, Ruhezonen und Reproduktionsräume finden. Die Fortpflanzungsstätte des Fischotters ist der Wurfbau sowie eine störungsarme Zone mit einem Radius von mindestens 200 m bzw. mit mindestens 200 m Uferlänge beidseits des Baus. Die Tiere unternehmen weiträumige Wanderungen, die eine Länge von bis zu 20 km aufweisen können, um Teillebensräume zu erreichen oder neue Reviere zu besiedeln. Hierbei dienen ihnen Gewässersysteme als Leitlinien. Gemäß Managementplan für das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" verfügt das Schutzgebiet vor allem über eine Wanderfunktion für den Fischotter. Gemäß Managementplan für das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" weist die Art Reproduktionshabitate innerhalb des Schutzgebiets auf. Wechsel und Migrationsbewegungen zwischen Elbe und Döllnitz können daher nicht ausgeschlossen werden.

Das Gelände des Hafens Riesa selbst wird vom Fischotter weder als Reproduktionsgebiet noch als Nahrungshabitat genutzt, sondern lediglich zu Wanderungen zwischen den Revieren an der Elbe und an der Döllnitz. Für den Fischotter wurde in der Vergangenheit unter der Brücke Reußner Straße über die Döllnitz im Uferrand ein Markierungshügel mit Kotresten festgestellt.

Für den Fischotter sind – analog den Ausführungen zum Biber – vor allem baubedingte Gefährdungen im Zuge der Inanspruchnahme von Wurfbauen sowie infolge der Ablenkung aus angestammten Migrationskorridoren anzunehmen. Im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen können Kollisionen mit dem Baustellenverkehr oder sonstige baubedingte Verletzung/Tötung ausgeschlossen werden, da innerhalb des Hafenbeckens oder an der Döllnitz keine Bauarbeiten stattfinden. Gleichzeitig ist das Hafenbecken Riesa weitestgehend stark anthropogen überformt (Kaimauern bzw. Spundwände) und das Hafengebiet unterliegt einer vielfältigen gewerblichen Nutzung, so dass das Hafenbecken im Planungsraum über keine Funktion als mögliche Fortpflanzungs- und Ruhestätte für die Art verfügt. Schädigungen von Jungtieren im Mutterbau sind daher auszuschließen. Auch eine durch Störungen provozierte Ablenkung der Wanderbewegungen mit Aussteigen des Fischotters aus dem Hafenbecken und Eintreten des Fischotters in das Gelände des KV-Terminals ist auszuschließen, da die vorhandenen Spundwände ein Aussteigen

des Fischotters in weiten Bereichen des Hafengeländes verhindern. Lediglich am südlichen Ufer der Schlossbrücke sowie im Bereich der bestehenden Ausstiegshilfe für den Fischotter an der Hafenbrücke besteht die Möglichkeit, dass Individuen an Land gelangen. Die Ausstiegshilfe an der Hafenbrücke befindet sich aber in Bezug auf das geplante KV-Terminal auf der gegenüberliegenden Seite des Hafenbeckens ohne unmittelbaren räumlichen Bezug zum Vorhaben. Da ein Ausstieg erfahrungsgemäß vor allem im Bereich von Engstellen anzunehmen ist und das Hafenbecken im Bereich des Untersuchungsgebiets eine Breite von ca. 50 m bis 100 m aufweist, ist ein Ausstieg in das Areal des geplanten KV-Terminals und damit eine bau- bzw. betriebsbedingte Tötung nicht wahrscheinlich. Selbst bei einem möglichen Ausstieg der dämmerungs- und nachtaktiven Tiere im Bereich des geplanten KV-Terminals gelangen die Tiere in keinen Gefahrenbereich, da zum einen keine Bauarbeiten im Nachtzeitraum durchgeführt werden und betriebsbedingt während der Nachtzeit nur ein stark eingeschränkter Fahrverkehr auf dem Gelände des KV-Terminals stattfindet (kein Zug- und Schiffsverkehr, wenig LKW-Verkehr) und damit Kollisionsrisiken auszuschließen sind. Insofern ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt.

Bewertungsrelevante baubedingte Störungen resultieren vor allem aus Lärm, Bewegungs- und Lichtreizen. Da bereits im Bestand das Hafenbecken aufgrund des vorhandenen Hafenbetriebs, der angrenzenden Industrieflächen sowie Infrastrukturanlagen einem hohen Vorbelastungsgrad unterliegt, kann ein längeres Verweilen migrierender Tiere aufgrund der Störreize und fehlender struktureller Voraussetzungen ausgeschlossen werden. Die baubedingt hervorgerufenen befristeten Störungen haben keine erheblichen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Fischotterpopulation. Das Revier der lokalen Fischotterpopulation umfasst ca. 10 km Fließgewässer (siehe Ordner 5, Register 1, Seite 87 der Planunterlagen). Das Hafenbecken weist als Industrieanlage keine dauerhafte Funktion als Lebensraum des Fischotters und keinen essentiellen Charakter für eine lokale Population auf. Betriebsbedingte Störungen infolge des Containerumschlags und der Fahrbewegungen sowie der nächtlichen Beleuchtung des geplanten KV-Terminals sind für den Fischotter ebenfalls nicht abzuleiten, da der Betrieb des Terminals in der Nachtzeit nur sehr eingeschränkt stattfindet. Weiterhin stellen Störungen durch Licht und auch mechanische Erschütterungen für den Fischotter nach derzeitigem Kenntnisstand keine bewertungsrelevanten Wirkfaktoren dar. Erhebliche Auswirkungen auf die lokale Population dieser Art sind daher – auch aufgrund des nachgeordneten Charakters des Wanderkorridors – auszuschließen. Das Hafenbecken als nur sporadisch genutzter Wanderkorridor zwischen Elbe und Döllnitz wird im Zuge des Vorhabens weder bau-, anlagen- oder betriebsbedingt eingeschränkt. Verstöße gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind insofern ausgeschlossen.

Auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nicht zutreffend. Habitatstrukturen, die für die Anlage eines Fischotterbaus geeignet sind (naturnahe, grabbare Uferböschungen), befinden sich nicht im Eingriffsbereich. Der Hafen mit seinen massiven Uferbefestigungen weist keine Eignung als Lebensraum für die Ufer besiedelnde Art auf, so dass keine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten dieser Art im Zuge des Vorhabens zu erwarten ist. Auch die von Fischottern alle ca. 1 000 m entlang von Gewässern angelegten Versteckmöglichkeiten werden im Rahmen des Vorhabens nicht beeinträchtigt. Derartige Versteckmöglichkeiten sind im Untersuchungsgebiet potenziell im Uferstreifen südlich der Düngemitteltanks möglich, da hier eine krautige bzw. strauchige Vegetation am Ufer vorhanden ist. In diesem Bereich finden jedoch nur tagsüber sowie zeitlich befristet Anpassungen an den vorhandenen Gleisanlagen statt ohne Eingriffe in die Uferstrukturen, so dass hier ebenfalls keine Gefahr des Verlustes von Ruhestätten des Fischotters abzuleiten ist.

Die Verwirklichung der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG ist somit ausgeschlossen.

7.2.1.3 Fledermäuse

Das Vorkommen der verschiedenen Fledermausarten im Untersuchungsraum ist insbesondere in Ordner 5, Register 4 einschließlich Anlage 2 der Planunterlagen dokumentiert. Unter Berücksichtigung von Lebensweise und Raumnutzung der Fledermausarten ist im Plangebiet das Vorkommen von Sommerquartieren und Wochenstuben waldbewohnender Arten mit hoher Wahrscheinlichkeit auszuzuschließen, da höhlenreiche Bäume im Eingriffsbereich fehlen. Vorkommen von Quartieren an bestehenden Gebäuden des Hafengeländes können dagegen nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Als Jagdhabitat sind die Gehölzbestände an den Randbereichen sowie Gebüsche auf dem Hafengelände und das Hafenbecken geeignet. Fledermausquartiere werden in Altholzbeständen nördlich der Hafenzufahrt und im Schlosspark Gröba vermutet. Die Vorhabenträgerin veranlasste daher für das Hafengebiet eine gutachterliche Erfassung u. a. für die Artengruppe der Fledermäuse, um lokale Vorkommen und ggf. Flugstraßen von Fledermäusen zu erfassen. Im Rahmen der gutachterlichen Untersuchungen wurden Nachweise für die Arten Großer Abendsegler (Nyctalus noctula), Breitflügelfledermaus (Eptesicus serotinus), Rauhautfledermaus (Pipistrellus nathusil), Wasserfledermaus (Myotis daubentonii) und Zwergfledermaus (Pipistrella pipistrellus) dokumentiert. Davon nutzen die Arten Großer Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus das Untersuchungsgebiet im Wesentlichen für die Nahrungssuche. Wochenstuben, Zwischen- und Übergangsquartiere dieser Arten wurden für das Untersuchungsgebiet nicht ermittelt und sind aufgrund der Untersuchungsergebnisse auch nicht wahrscheinlich. Auf die weitergehenden Ausführungen in Ordner 5, Register 4, Anlage 2 der Planunterlagen wird direkt verwiesen. Für die Rauhautfledermaus bestehen Nachweise für die gelegentliche Nutzung des Lagergebäudes „Schuppen C" durch Einzelexemplare als Zwischenquartier. Eine regelmäßige Quartiernutzung als Wochenstuben- oder Schwarmquartier war hingegen nicht nachweisbar. Diese Fledermausart ist in Sachsen nur Durchzügler, Wochenstubenquartiere der Rauhautfledermaus liegen meist weiter nördlich. Traditionelle Flugrouten sind im Untersuchungsgebiet ebenfalls nicht nachgewiesen.

Das Fällen von alten höhlenreichen Bäumen ist mit dem geplanten Vorhaben nicht verbunden. Somit kann das Töten von Individuen von baumhöhlenbewohnenden Fledermäusen, vor allem noch nicht flugfähiger Jungtiere, ausgeschlossen werden. Das Bauvorhaben umfasst weiterhin den Abriss von drei Gebäuden, auch von Schuppen C, und hat daher den Verlust eines Zwischenquartiers der Rauhautfledermaus zur Folge. Dies kann jedoch durch konfliktvermeidende Maßnahmen maßgeblich abgemildert werden. Mit der geplanten Maßnahme $V5_{kvM}$, die abzureißenden Gebäude im Vorfeld auf das Vorhandensein von Fledermäusen durch Artenexperten zu prüfen, können Verletzungen/Tötungen von Individuen vermieden werden (siehe auch Ordner 5, Register 1, Kapitel 6.3 der Planunterlagen). Noch verweilende Tiere werden auf diese Art und Weise gerettet. Der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt.

Der Verlust eines Zwischenquartiers für die Rauhautfledermaus wird durch die Maßnahme CEF 1, Anbringen und Unterhalten von drei Fledermausflachkästen an den verbleibenden bzw. neu zu errichtenden Gebäuden, sowie die Maßnahme CEF 5, Bereitstellung und Unterhaltung eines Artenschutzhauses mit Habitatflächenfunktion für Mehlschwalben, Gebäudebrüter und Fledermäuse, ausgeglichen. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität kann eine Beeinträchtigung der Habitateignung des Untersuchungsgebiets ausgeschlossen werden. Die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG sind insofern nicht zutreffend.

Mögliche vom geplanten Vorhaben ausgehende Betroffenheiten von Fledermausarten können weiterhin Störungen durch Veränderungen des Jagdhabitats sowie Lärm- und Lichtemissionen darstellen. Die Vorhabenträgerin plant soweit wie möglich den Einsatz

von lärmgeminderten umweltverträglichen Baumaschinen und Geräten mit geräuschgekapselten Motoren (Maßnahme V1) und die Beschränkung der Bauzeiten auf die Tagesstunden (Maßnahme V2). Mit Umsetzung des Vorhabens wird das neue KV-Terminal auf dem Gebiet des Alten Hafen jedoch auch im Nachtzeitraum betrieben, gleichzeitig wird aber mit Inbetriebnahme des neuen Terminals der Nachtbetrieb auf dem Gelände des Neuen Hafens eingestellt. Darüber hinaus umfasst der Nachtbetrieb des geplanten KV-Terminals im Vergleich zum Tagbetrieb einen räumlich eingeschränkten Arbeitsbereich für den Containerumschlag. Daher ist hieraus keine über ein signifikantes Maß hinausgehende zusätzliche Beeinträchtigung für die Fledermäuse abzuleiten. Auch zusätzliche Störungen durch eine Zerschneidung von ggf. traditionell beanspruchten Flugrouten sind aufgrund fehlender Nachweise nicht zu erwarten. Daher treten mit Umsetzung des Vorhabens weder bau- noch betriebsbedingte zusätzliche erhebliche Störungen ein. Verstöße gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind ausgeschlossen.

Die Verwirklichung der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG ist somit ausgeschlossen.

7.2.2 Vögel

Im Untersuchungsgebiet sind 28 Vogelarten mit herausgehobener artenschutzrechtlicher Bedeutung nachgewiesen bzw. deren regelmäßiges Vorkommen ist im Wirkraum aufgrund der gegebenen Naturraumausstattung sehr wahrscheinlich. Darunter fallen neun Arten, die regelmäßig bei der internationalen Wasservogelzählung für die Elbe erfasst und zur Gruppe der Überwinterungsgäste oder Durchzügler zusammengefasst und geprüft werden. Weitere 26 im Planungsgebiet vorkommende Vogelarten gelten als häufig und weit verbreitet (siehe Ordner 5, Register 1 – Kapitel 5.1 sowie Register 4 – Kapitel 5.2.2 und Anlage 2 der Planunterlagen).

Geeignete Bereiche für das Vorkommen von Brutvögeln stellen im Planungsgebiet Gebäude sowie Gebüsche und Offenflächen des Geländes dar. Außerhalb der Planungsgrenzen sind geländebegleitende Hecken und Baumgruppen als geeignete Nistmöglichkeiten vorhanden. Das Hafenbecken wird gleichzeitig zur Rast und Nahrungssuche genutzt.

7.2.2.1 Durchzügler und Überwinterungsgäste

Die Arten nutzen als Rast- und Überwinterungsgebiete bevorzugt ausgedehnte Acker- und Grünlandflächen als Nahrungshabitat, oftmals in den Niederungen großer Flussläufe, sowie stehende Gewässer oder störungsarme Uferabschnitte langsam fließender Flüsse als Schlafplätze. Sie kommen im Elbegebiet bei Riesa regelmäßig in den Herbst- und Wintermonaten als rastende Durchzügler oder Überwinterungsgäste vor. Einzelne Arten (z. B. Gänsesäger) wurden auch im Hafenbecken Riesa beobachtet.

Eine Brut im Wirkraum des Vorhabens ist für die Gildengruppe der Durchzügler und Überwinterungsgäste auszuschließen. Nester und damit auch Jungvögel sind vom Vorhaben nicht betroffen. Aufgrund des Fehlens geeigneter Fortpflanzungs- und Ruhestätten treten die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG im Zuge der Umsetzung des Vorhabens nicht ein.

Bau- und betriebsbedingte Störungen durch Lärm- und Lichtemissionen können die Funktion des Hafenbeckens als Ruhestätte und Nahrungsraum für die Wintermonate beeinträchtigen. Diese Funktion ist aber nicht essentiell für den Erhaltungszustand der betreffenden Arten. Die Nutzung von Wasserflächen in anderen geeigneten Standorten ist aufgrund der Größe des Landschaftsraumes möglich. Die Funktionalität des Rast- und Nahrungsraums ist im räumlichen Zusammenhang weiter gewährleistet.

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden nicht erfüllt.

7.2.2.2 Höhlen-, Baum- und Gebüschbrüter

Im Baubereich sind keine Baumbestände vorhanden, zur Baufeldfreimachung ist aber die Entnahme einzelner Gehölze und Gebüsche auf kleiner Fläche erforderlich. Die Zerstörung von Brutstätten mit der Folge von Tötung/Verletzung von weniger mobilen Jungtieren kann im Zusammenhang mit den erforderlichen Rodungen nicht ausgeschlossen werden. Unter Maßgabe der Baufeldfreimachung und Baubeginn außerhalb der Brutperiode der Vögel (Vermeidungsmaßnahme $V3_{kvM}$) wird sichergestellt, dass der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im Zuge der Umsetzung des Vorhabens nicht eintritt. Gleichzeitig ist damit gewährleistet, dass sich zum Zeitpunkt der Gehölzrodungen keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Gebüschbrütern im Baustellenbereich befinden.

Brutnachweise der Vogelarten sind im Untersuchungsgebiet hauptsächlich in Gehölzbeständen im Umfeld des Hafengeländes nachgewiesen (siehe Ordner 5, Register 1 und 4 der Planunterlagen). Durch bau- und betriebsbedingte Emissionen (Lärm) ist nicht auszuschließen, dass störungsempfindliche Arten das nähere Umfeld des Hafengeländes bei der Suche nach geeigneten Brutstätten meiden. Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen sind aber aufgrund der Größe des Landschaftsraumes nicht zu erwarten.

Das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

7.2.2.3 Boden- und Krautschichtbrüter

Das umzubauende Hafengelände weist neben Gebäuden, Verkehrsanlagen und sonstigen versiegelten Flächen auch ruderale Fluren auf, die als potenzielles Bruthabitat von bodenbrütenden Vogelarten angesehen werden können. Aufgrund der intensiven Nutzung des Sondergebietes Hafen handelt sich bei den Flächen für das geplante Bauvorhaben jedoch um ein Gelände, das aufgrund der hohen Störungsintensität nur als suboptimale Fortpflanzungs- und Ruhestätte für diese Vogelarten anzusehen ist (siehe Ordner 5, Register 4 der Planunterlagen – Kapitel 6.2 mit Anlage 2). Zudem sind diese Arten nicht an möglicherweise betroffene Nistplätze gebunden. Brutnachweise liegen für das Untersuchungsgebiet selbst nicht vor, können aber aufgrund der potenziellen Eignung der ruderalen Flächenanteile im Untersuchungsgebiet nicht vollständig ausgeschlossen werden. Baubedingte Beeinträchtigungen, wie Tötung/Verletzung oder erhebliche Störung sind für die Arten infolge der Bauzeitenregelung für die Baufeldfreimachung (Vermeidungsmaßnahme $V3_{kvM}$) und bei Erfordernis der Umsetzung von Maßnahmen zur aktiven Vergrämung von Bodenbrütern vor Brutbeginn (Vermeidungsmaßnahme $V7_{kvM}$) nicht zu erwarten (siehe auch Ordner 5, Register 1, Kapitel 6.1 der Planunterlagen). Der Erhaltungszustand der lokalen Populationen dieser Arten verschlechtert sich durch die baubedingten Wirkungen nicht. Die Anlage/Nutzung von Nestern in anderen geeigneten Standorten der angestammten Reviere ist aufgrund der Größe des Landschaftsraumes möglich. Die Funktionalität ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind im räumlichen Zusammenhang weiter gewährleistet. Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG treten nicht ein.

Eine mögliche Betroffenheit der Vogelarten besteht durch Lärmemissionen des Baustellenbetriebs sowie betriebsbedingte Emissionen von Lärm und Licht. Diese Störungen können dazu führen, dass die Vögel ihre potenziellen Brutstätten und Nahrungshabitate im umzubauenden Hafengelände und der näheren Nachbarschaft zukünftig meiden. Da es sich hier jedoch nur um potenzielle Brutgebiete handelt, das geplante Baugelände für

den Erhaltungszustand der Arten nicht essentiell ist, bleiben die Auswirkungen gering. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird nicht erfüllt.

Die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden eingehalten.

7.2.2.4 Gebäude- und Nischenbrüter

Hierzu gehören die überwiegend in Siedlungsbereichen vorkommenden Vogelarten. Vertreter der Artengruppe brüten mit hoher Wahrscheinlichkeit im Hafengelände. Brutnachweise bestehen für die Arten Mehlschwalbe, Gartenrotschwanz und Haussperling am-Schuppen C und in einer zum Abriss bzw. Teilabbruch vorgesehenen Halle. Andere zurück zu bauende Gebäude sind als potenzielle Bruthabitate der Arten zu betrachten.

Die Bauarbeiten können eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Vogelarten durch den Abriss von Gebäuden zur Folge haben. Verletzungen oder Tötung im Zuge der Abrissarbeiten werden durch Baufeldfreimachung, Fällung/Rodung von Gehölzen sowie die Durchführung von Abrissarbeiten außerhalb der Brut- bzw. Fortpflanzungszeit der Avifauna (Vermeidungsmaßnahme $V3_{kvM}$), der rechtzeitigen Vergrämung von Gebäudebrütern (Maßnahme $V4_{kvM}$) sowie der Begleitung des Rückbaus durch eine ökologische Baubegleitung (Maßnahme $V5_{kvM}$) ausgeschlossen. Durch die Vermeidungsmaßnahmen wird sichergestellt, dass sich zum Zeitpunkt des Gebäuderückbaus keine Gelege oder weniger mobile Jungtiere im Baustellenbereich finden. Um den Verlust an bestehenden Brutmöglichkeiten der Artengruppe auszugleichen, sind die Maßnahme CEF 2, das Anbringen/Unterhalten von Nisthilfen für Gebäudebrüter, hier 2 Sperlingskoloniekästen und 6 Nischenbrüterkästen, die Maßnahme CEF 3, die Bereitstellung/Unterhaltung von 16 Fassadennestern für Mehlschwalben am Verwaltungsgebäude, und die Maßnahme CEF 5, Bereitstellung/Unterhaltung eines Artenschutzhauses mit Habitatflächenfunktion für Mehlschwalben, Gebäudebrütern und Fledermäusen, vorgesehen. Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG treten nicht ein.

Darüber hinaus sind zusätzliche Brutplatzverluste im Nahbereich des Vorhabens durch bau- und betriebsbedingten Lärm und visuelle Effekte zu erwarten. Die Artengruppe ist gegenüber solchen Störungen aber weniger empfindlich. Im ungünstigsten Fall werden die Vögel das nahe Umfeld des KV-Terminals bei der Suche nach geeigneten Brutstätten meiden. Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes der lokalen Population sind – auch unter Berücksichtigung der vorgenannten CEF-Maßnahmen – nicht zu erwarten. Damit bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch nach Fertigstellung des Bauvorhabens erhalten.

Die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden eingehalten.

7.2.2.5 Flussregenpfeifer (Charadrius dubius)

Der Flussregenpfeifer als Bodenbrüter besiedelt bevorzugt Flussmündungen mit Schotter-, Kies- und Sandufern bzw. entsprechende Aufschüttungen an Flüssen. Aufgrund der Besiedlung von dynamischen Lebensräumen besitzt diese Vogelart in der Regel nur eine geringe Ortstreue. Im Rahmen der durchgeführten avifaunistischen Kartierung wurden zwei Paare des Flussregenpfeifers zeitweilig auf den Sandflächen des Hafengeländes beobachtet. Nach Mitte Mai wurden die Vögel aber nur noch ausschließlich außerhalb des Hafengeländes südlich der Kastanienstraße verhört, was auf einen möglichen Brutplatz in diesem Bereich schließen ließ (siehe Ordner 5, Register 4, Anhang 2 der Planunterlagen).

Im geplanten Baufeld sind keine Brutnachweise des Flussregenpfeifers nachgewiesen. Die für eine Brut geeigneten Lebensräume erstrecken sich jedoch entlang der lichten Brachflächen, welche auch auf dem Hafengelände vorhanden sind. Innerhalb des Baufelds befinden sich ebenfalls offene Sand- und Kiesflächen, die eine potenzielle Habitateignung aufweisen, allerdings nur kleinflächig ausgeprägt und mit zunehmender Vergrasung. Aufgrund der geringen Ortstreue dieser Art kann ein Wechsel der Neststandorte auch in das Gelände des geplanten Baufelds hinein und damit eine Tötung von Jungvögeln bzw. Beschädigung von Eiern nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Mit den Vermeidungsmaßnahmen $V3_{kvM}$, Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit der Avifauna, und der Maßnahme $V7_{kvM}$, Vergrämung aus dem Bereich des Baufeldes ohne aktive Bautätigkeiten, wird das baubedingte Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen.

Baubedingte Störungen durch Lärm sind nicht von maßgeblicher Bedeutung, da für diese Vogelart eine geringe Störempfindlichkeit besonders gegenüber Lärm beobachtet worden ist. Baustellen stellen Strukturen dar, bei denen es trotz der visuellen Vergrämungswirkungen zu einer Brutansiedlung innerhalb des Baufeldes kommen kann. Daher sind Maßnahmen zur Vermeidung einer Brutansiedlung im Baubereich umzusetzen (Maßnahme $V7_{kvM}$).

Betriebsbedingte Störungen können für diese Art im Bereich des neuen KV-Terminals ausgeschlossen werden, da nach Fertigstellung der Flächenversiegelung keine Brutstätteneignung mehr vorhanden ist. Störungen von Brutpaaren angrenzend an den Terminalbereich sind ebenfalls nicht zu erwarten, da im unmittelbaren Nahbereich des geplanten Vorhabens keine typischen Brutstrukturen vorhanden sind und die Art nur eine sehr geringe Fluchtdistanz aufweist.

Eine Verwirklichung der Tatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

7.2.2.6 Kuckuck (Cuculus canorus)

Im Untersuchungsgebiet konnte der Kuckuck im Rahmen der Brutvogelerfassung lediglich durch Rufe nachgewiesen werden (siehe Ordner 5, Register 4, Anlage 2 der Planunterlagen). Da die Eier auf Nester anderer Vogelarten verteilt werden und diese auch im Planungsraum nachgewiesen sind, kann von einem Brutvorkommen im Planungsraum ausgegangen werden. Es ist somit nicht auszuschließen, dass im Zuge der vorhabenbedingten Rodung von Gehölzen oder beim Abschieben der Vegetation Niststätten von Wirtsvögeln beschädigt werden. Dabei können auch Nestlinge des Kuckucks verletzt oder getötet werden. Unter Umsetzung der Vermeidungsmaßnahme $V3_{kvM}$, Baufeldfreimachung außerhalb der Brut- und Fortpflanzungszeit, können Beschädigung/Zerstörung von in Funktion befindlichen Fortpflanzungsstätten sowie die Beschädigung von Eiern oder Töten von Nestlingen vermieden werden.

Nach Fertigstellung des KV-Terminals kann aufgrund des hohen Versiegelungsgrades davon ausgegangen werden, dass die Brutstätteneignung für die Wirtsvogelarten stark eingeschränkt ist und eine erhöhte Tötungswahrscheinlichkeit auf dem Terminalgelände nicht gegeben ist.

Bau- und betriebsbedingte Störungen können im Nahbereich des KV-Terminals dazu führen, dass Wirtsvögel aus diesem vergrämt werden. Da die Wirtsvögel des Kuckucks zumeist weitverbreitete und ungefährdete Brutvögel sind, stellen für diese die räumlich eng begrenzten Störwirkungen keine erheblichen Beeinträchtigungen für die lokalen Populationen dar. Gleichzeitig verbleiben im Umfeld des Planungsgebietes (z. B. nördlich

des Hafenbeckens und entlang der Elbe) ausreichend potenzielle Habitatstrukturen, welche den Wirtsvögeln als Niststandorte dienen können. Für die häufig weit verbreiteten Wirtsarten ist ein signifikanter Populationsrückgang infolge des Vorhabens nicht zu erwarten, so dass für den Kuckuck weiterhin ausreichend Wirtsnester zur Verfügung stehen.

Das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG kann daher ausgeschlossen werden.

7.2.2.7 Mehlschwalbe (Delichon urbicum)

Die Art gilt als Fels- und Gebäudebrüter mit Nestern unter Vorsprüngen an Bauwerken jeder Art. Von Bedeutung für eine Ansiedlung sind ebenfalls die Gewässernähe des Standorts bzw. schlammige, lehmige bodenoffene Ufer oder Pfützen. Nahrungshabitate befinden sich über reichstrukturierten, offenen Grünflächen und über Gewässern (siehe auch Ordner 5, Register 1 der Planunterlagen). Im Untersuchungsgebiet wurde am Gebäude „Schuppen C" eine alte Kolonie der Mehlschwalbe mit ca. 120 Nestern festgestellt. Obwohl während der Brutvogelerfassung im Jahr 2014 am Schuppen C keine Brutaktivitäten mehr festgestellt worden sind, ist diese Art noch auf dem Hafengelände nachgewiesen. Dies wurde bei einer erneuten Ortsbegehung im Jahr 2017 durch den Nachweis von vollständig erhaltenen Nestern und Kotspuren bestätigt. Es ist von ca. 15 Brutpaaren auszugehen. Im Zusammenhang mit den geplanten Abrissarbeiten besteht die Gefahr der Schädigung/Zerstörung von Mehlschwalbennestern und damit auch die Gefahr des Tötens von Nestlingen bzw. der Beschädigung von Eiern. Durch den Abbruch des Schuppens im Zeitraum außerhalb der Brutzeit (Vermeidungsmaßnahme $V3_{kvM}$) kann vermieden werden, dass in Funktion befindliche Brutstandorte und Eier beschädigt werden bzw. Nestlinge verletzt oder getötet werden. Betriebsbedingt können Gefährdungen vor allem durch Containervollportalkräne bzw. den Containerumschlag und durch Fahrbewegungen von Reachstackern, LKW und Zugverkehr verursacht werden. Da keine dieser Tätigkeiten mit einer hohen Fahrgeschwindigkeit verbunden ist, können ebenfalls betriebsbedingte Schädigungen dieser Vogelart ausgeschlossen werden. Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG treten nicht ein.

Durch den geplanten Abbruch des Schuppen C stehen die Niststätten der Mehlschwalbe nicht mehr zur Verfügung. Mit der Errichtung von Ersatzbruthabitaten vor Beginn der Bauarbeiten (Maßnahmen CEF 3, Anbringung von 16 Fassadennestern am Verwaltungsgebäude, und CEF 5, Errichtung eines Artenschutzhauses) wird gewährleistet, dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ausgeschlossen werden kann.

Die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden eingehalten.

7.2.2.8 Neuntöter (Lanius collurio)

Der Neuntöter bevorzugt halboffene bis offene Landschaften mit lockerem strukturreichen Gehölzbestand. Hauptsächlich kommt die Art in extensiv genutztem Kulturland vor, welches mit Hecken und Brachen gegliedert ist. Im Gelände des Hafen Riesa wurde der Neuntöter als Nahrungsgast beobachtet. Niststandorte sind nicht nachgewiesen. Eine baubedingte Gefährdung von Eiern oder Nestlingen geht mit der Beseitigung von Gehölzbeständen im Bereich des geplanten KV-Terminals, die potenzielle Fortpflanzungsstätten dieser Art darstellen, einher. Durch eine Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit (Vermeidungsmaßnahme $V3_{kvM}$) wird die Zerstörung von besetzten Fortpflanzungsstätten und damit eine Beschädigung von Eiern oder Verletzung/Tötung von Nestlingen vermieden. Das Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird eingehalten.

Der Hafen Riesa stellt durch den bestehenden Hafenbetrieb sowie die angrenzenden Wohn- und Gewerbeflächen bereits einen anthropogen stark vorbelasteten Raum dar. Aufgrund der bereits bestehenden hohen Vorbelastungen ist davon auszugehen, dass die bewertungsrelevanten Wirkstrukturen kaum über das unmittelbare Baufeld hinausreichen werden, so dass die potenziellen Brutstrukturen auf den nördlich des Hafenbeckens gelegenen Flächen weiterhin als Revierstrukturen zur Verfügung stehen. Nachteilige baubedingte Störungen der lokalen Population des Neuntöters können insofern ausgeschlossen werden. Abseits der Baumaßnahme verbleiben ausreichend vergleichbare Biotopstrukturen im räumlichen Umfeld, so dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population ausgeschlossen werden kann. Nach Fertigstellung des KV-Terminals wird der Eingriffsort nicht weiter als Revierstruktur des Neuntöters fungieren. Da dem Gelände für das geplante Umschlagterminal keine essentielle Habitatfunktion für den Neuntöter zukommt, und vergleichbare Lebensraumstrukturen im räumlichen Umfeld verbleiben, kann auch das betriebsbedingte Eintreten des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Im Zuge des Vorhabens werden keine obligaten Neststandorte beeinträchtigt bzw. zerstört, damit werden keine regelmäßig genutzten Niststandorte in Anspruch genommen. Auf den nördlich des Hafenbeckens gelegenen Flächen, am Zugangsbereich zum Hafenbecken sowie entlang der Elbe verbleiben weiterhin vergleichbare, weit weniger gestörte Strukturen als Lebensraum für den Neuntöter. Das Vorhaben hat keine Verminderung des Fortpflanzungserfolges oder der Ruhemöglichkeiten für diese Vogelart infolge des Vorhabens zur Folge. Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG tritt nicht ein.

Eine Verwirklichung der Tatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

7.2.2.9 Saatkrähe (Corvus frugileus)

Die Saatkrähe besiedelt tief gelegene Teile des Lössgefildes und des Riesa-Torgauer Elbtales. Geeignete Bruthabitate der Saatkrähe befinden sich außerhalb des Hafengeländes auf den nördlich des Hafenbeckens gelegenen Flächen sowie entlang der Elbe. Die Saatkrähe legt ihre Nester bevorzugt in Laubbäumen an. Als Bruthabitate geeignete Baumgruppen, Feldgehölze oder Alleen befinden sich nicht innerhalb des Baufeldes, sondern entlang der Elbe oder im Umfeld des Schlossgartens Gröba. Ein bau- oder anlagenbedingter Verlust von Brutbäumen ist auszuschließen.

Die Art zeichnet sich durch eine hohe Störtoleranz gegenüber anthropogenen Reizen aus (Fluchtdistanz < 5 – 50 m). Daher kann davon ausgegangen werden, dass durch das Vorhaben hervorgerufene bau- und betriebsbedingte Störungen zu keinen bewertungsrelevanten Störungen von Saatkrähen innerhalb ihrer Bruthabitate führen können.

Das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist auszuschließen.

7.2.2.10 Schleiereule (Tylo alba)

Die Schleiereule als Halbhöhlenbrüter besiedelt offenes Grünland- und Ackergebiete mit eingestreuten Baumgruppen, Einzelbäumen, Feldgehölzen und Gewässern mit ungestörten Tagesruheplätzen. Die Art besitzt eine hohe Ortstreue. Im Untersuchungsgebiet liegt ein Totfund vom März 2014 vor. Entsprechend der fachgutachterlichen Einschätzung ist das Gebäude „Schuppen C" als Nistplatz der Schleiereule geeignet, jedoch gibt es hier keine Präsenznachweise für die Art. Aufgrund der potenziellen Eignung des Schuppen C als Brutplatz besteht grundsätzlich die Gefahr, dass im Zuge der Abrissar-

beiten Verletzungen oder Tötungen von Nestlingen oder Beschädigungen von Eiern erfolgen können. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen $V3_{kvM}$, Durchführen von Abrissarbeiten außerhalb der Brutzeit, und $V5_{kvM}$, Rückbau der Gebäude mit ökologischer Begleitung, werden das Beschädigen von Eiern oder das Verletzen/Töten von Jungtieren vermieden. Auch erhöhte betriebsbedingte Gefährdungen sind im Terminalbereich nicht zu erwarten. Da das Gelände des Umschlagterminals großflächig versiegelt ist, weist dieser Bereich keine günstigen Voraussetzungen für Mäuse auf, so dass nur eine geringe Attraktivität als Jagdhabitat gegeben ist. Zudem finden im Terminalbereich nur Tätigkeiten mit langsamen Verkehrsbewegungen statt, so dass kein erhöhtes Kollisionsrisika für die nachtaktive Schleiereule besteht. Ein Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist nicht wahrscheinlich.

Bau- und Betriebsbedingte Störungen können für diese Art ebenfalls ausgeschlossen werden, da sich nach Abriss des Schuppens C keine Strukturen mit Brutstätteneignung auf dem Gelände des geplanten KV-Terminals befinden. Störungen während der Nahrungssuche können nicht ausgeschlossen werden, diese Störungen sind aber nicht als so erheblich einzustufen, dass sich infolge dessen der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtern könnte. Die Schleiereule ist als relativ störungsunempfindlich in Bezug auf bauliche Aktivitäten zu beurteilen, so dass Bauarbeiten kaum zu Scheuchwirkungen führen. Weiterhin sind aufgrund der bereits bestehenden hohen Vorbelastung im Umfeld des geplanten Umschlagterminals mit dem Vorhaben keine betriebsbedingten, über das Maß der Vorbelastung erheblich hinausgehende Störeinflüsse für jagende Schleiereulen verbunden. Durch die zusätzlichen Störungen infolge des neuen KV-Terminals sind weder der Bruterfolg noch die Reproduktionsfähigkeit der Art auf lokaler Ebene betroffen. Das Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

Infolge der Abrissarbeiten auf dem Gelände des Alten Hafen wird kein traditionelles Brutrevier beansprucht, die Schleiereule wurde als Brutvogel auf dem Hafengelände nicht nachgewiesen. Durch die Bauzeitenregelung (Maßnahme $V3_{kvM}$) wird zudem sichergestellt, dass keine ggf. aktuell genutzte Fortpflanzungsstätte verloren geht. Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG tritt nicht ein.

Die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden eingehalten.

7.2.2.11 Star (Stumus vulgaris)

Der Star wird im Untersuchungsgebiet als Brutvogel geführt. Als Habitatflächen sind unspezifisch die Gehölzflächen am südlichen und östlichen Rand des Hafengeländes sowie entlang der Elbe außerhalb des geplanten KV-Terminals zu nennen. In Brutplätze dieser Art wird im Rahmen des Vorhabens nicht eingegriffen, ein Verlust von Fortpflanzungsstätten ist daher nicht abzuleiten.

Die Art zeichnet sich weiterhin durch eine hohe Störtoleranz gegenüber anthropogenen Reizen aus. Daher kann davon ausgegangen werden, dass gegenüber baubedingten Störungen eine schnelle Gewöhnung erfolgt. Betriebsbedingte Störungen, die zu bewertungsrelevanten Störungen von Staren in ihren Lebensraumstrukturen führen können, sind auch nicht abzuleiten.

Eine Verwirklichung der Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

7.2.3 Reptilien – Zauneidechse (Lacerta agilis)

Die Zauneidechse bewohnt reich strukturierte, offene Lebensräume mit einem kleinräumigen Mosaik aus vegetationsfreien und grasigen Flächen, Gehölzen und Hochstaudenfluren. Diese Art besiedelt vor allem Grenzbereiche zwischen Wäldern und offener Landschaft. Als Ausbreitungswege und Habitate nutzen die Tiere bevorzugt die Vegetationssäume und Böschungen von Straßen, Fließgewässern und Schienenwegen.

Für das Untersuchungsgebiet sind Nachweise der Zauneidechse dokumentiert (siehe Ordner 5, Register 1, Kapitel 5.3 und Register 3 der Planunterlagen). So wurden nördlich des Hafengeländes im Bereich der neuerrichteten Hochwasserschutzanlage in Riesa-Gröba Vorkommen der Zauneidechse kartiert. Da die strukturelle Ausstattung der für das geplante KV-Terminal vorgesehenen Flächen mit der vorhandenen Vegetation einen potenziellen Lebensraum für die Zauneidechse anzeigen, wurden im Auftrag der Vorhabenträgerin in den Jahren 2018 und 2019 Zauneidechsenerfassungen im Planungsgebiet vorgenommen (siehe Ordner 5, Register 3 der Planunterlagen). Das Untersuchungsgebiet umfasste neben dem Hauptbaufeld des KV-Terminals im Alten Hafen den Bereich der Hafengleise 1 und 2 am Südufer „Neuer Hafen" (Haufwerke). Erweitert wurde das Untersuchungsgebiet im Jahr 2019 um das im Bereich der Hafenbeckenmündung parallel zur Elbe verlaufende Anschlussgleis (sog. Muskatorgleis). Gleichzeitig wurde neben dieser Erfassung die Eignung des für die Zauneidechse vorgesehenen Ersatzhabitats im ehemaligen Spülfeld Kläranlage Riesa fachlich bewertet und im Hinblick auf den vorhabenbedingten Umfang gutachterlich prognostisch beurteilt. Im Ergebnis der gutachterlichen Untersuchungen wurden im Bereich des Südufers Alter Hafen an den hier vorhandenen potenziellen Habitatstrukturen weder 2018 noch 2019 Exemplare der Art nachgewiesen (siehe Ordner 5, Register 3, Anlagen 1 und 2 der Planunterlagen). Für das Südufer Neuer Hafen wurden auf dem Gelände ab der Höhe Schrottplatz und weiter in westliche Richtung bei allen Begehungen innerhalb und außerhalb der Planfeststellungsgrenzen Zauneidechsen dokumentiert, wobei die Nachweisdichte dabei oberhalb der Döllnitzmündung in das Hafenbecken, in Höhe des Reifenwerkes, deutlich zugenommen hat. Die Tiere befanden sich alle in der deckungsgebenden Vegetation der Gleisrandbereiche. Für den Bereich der Haufwerke am Südufer Neuer Hafen wurden ebenfalls mehrere Zauneidechsen nachgewiesen. In dem Abschnitt des sog. Muskatorgleises zwischen der Eisenbahnüberführung B 182 und dem Hafen wurde 2019 nur ein Einzeltier dieser Art festgestellt. Auf dem sog. Muskatorgleis am Mischfutterwerk besiedeln zahlreiche Zauneidechsen die Gleisanlagen. Ab der Brücke der B 169 wurde eine deutliche Abnahme der Besiedlungsdichte festgestellt.

Vorhabenbedingt kann es insbesondere bei Bauarbeiten an den Gleisanlagen sowie Erdarbeiten im Bereich der Brachflächen zu Schädigungen von Zauneidechsen bzw. deren Entwicklungsformen kommen. Mit dem von der Vorhabenträgerin geplanten Rückbau der Gleisanlagen im zeitigen Frühjahr (ab Mitte April) unter Überwachung durch eine ökologische Baubegleitung (Maßnahme $V6_{kvM}$), der bedarfsweisen Absperrung der Zauneidechsenhabitate vom Schotterkörper während der Bauzeit und dem Absammeln vorgefundener Tiere sowie deren Verbringen in Ersatzquartiere (Maßnahme $V10_{kvM}$) und eine zeitlich vorgezogene Bereitstellung, Pflege und Unterhaltung von Habitatflächen der Zauneidechse im ehemaligen Spülfeld der Kläranlage Riesa unter Einbringung zusätzlicher Habitatrequisiten (Maßnahme CEF 4) kann ein baubedingtes Töten bzw. Verletzen von Individuen dieser Tierart ausgeschlossen werden. Sofern es nach Beendigung der Baumaßnahmen zu einer Wiederbesiedlung von Gleisanlagen kommt, kann ebenfalls eine erhöhte betriebsbedingte Kollisionsgefahr nicht abgeleitet werden. Als Fluchttier sonnen sich Zauneidechsen nur in der Nähe ihrer Versteckmöglichkeiten und fliehen bei drohender Gefährdung (z. B. Bewegung eines nahenden Fahrzeugs). Das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird eingehalten.

Die bau- und betriebsbedingt ausgehenden Störungen durch Lärm, Erschütterungen und visuelle Störreize führen zu keiner nachhaltigen Verschlechterung der Habitateignung. Zum Einen ist das Hafengelände – und damit die dokumentierten bzw. potenziellen Habitate – bereits gegenwärtig durch eine hohe anthropogene Vorbelastung geprägt. Weiterhin ist die Zauneidechse eine mobile Art, die bei Bedarf weniger gestörte Bereiche innerhalb des Hafengeländes aufsucht. Betriebsbedingte Einwirkungen haben ebenfalls keine nachhaltige Verschlechterung der Habitatstätteneignung zur Folge. Nachweislich sind Zauneidechsenvorkommen auch für Bereiche von Verkehrswegen oder Bahnböschungen nachgewiesen. Das Eintreten des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kann insofern ausgeschlossen werden.

Bau- und anlagebedingt hat das Vorhaben im Bereich der Gleisanlagen sowie der Lagerflächen einen Verlust von potenziellen Habitatstrukturen der Zauneidechse zur Folge. Ein Teil der bauzeitlich beanspruchten Fläche steht den Tieren wieder für eine Neubesiedlung zur Verfügung. Allerdings werden Abschnitte der Gleise neu verlegt, so dass der gegenwärtig hohe Strukturreichtum entlang der Gleise zum großen Teil verloren geht. Insgesamt muss daher mit einem dauerhaften Flächenverlust von potenziellen Habitatstrukturen ausgegangen werden. Durch Aufstellen von Schutzzäunen, ggf. Durchführung von Vergrämungsmaßnahmen in Kombination mit dem Absammeln und Umsetzen von Zauneidechsen (Maßnahmen $V10_{kvM}$ und CEF 4) wird sichergestellt, dass sich die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auf möglichst unbesiedelte Habitatstrukturen beschränkt. Da im Ergebnis der Vor-Ort-Untersuchung im Baufeld kein individuenstarkes Vorkommen der Zauneidechse nachgewiesen wurde und für die betroffenen Tiere Ersatzlebensraum zur Verfügung steht, ist der dauerhafte Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auszuschließen.

Eine Verwirklichung der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG ist damit ausgeschlossen.

7.2.4 Insekten – Nachtkerzenschwärmer (Proserpinus proserpina)

Der Nachtkerzenschwärmer ist ein vorwiegend dämmerungsaktiver Schwärmer, der sehr mobil und wenig standorttreu ist. Dessen wärmeliebenden Raupen sind in Mitteleuropa nur an klimatisch begünstigten Stellen zu finden, die gleichzeitig luftfeucht sind. Häufig belegte Nahrungspflanzen in Sachsen sind vor allem Weidenröschen und verschiedene Arten von Nachtkerzen. Mit dem Vorkommen der Art kann überall dort gerechnet werden, wo potenzielle Raupenfutterpflanzen zu finden sind. Mit Stellungnahme vom 26. September 2018 (2. Beteiligungsverfahren) hat der BUND das Fehlen etwaiger Nebenbestimmungen zum Schutz des Nachtkerzenschwärmers gerügt. Hierbei wurde vorgetragen, dass aufgrund der im Vorhabengebiet vorhandenen Vegetation und der großflächigen Ausprägung der Fläche als offene und warme Ruderalfläche eine Erhebung zum Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers hätte vorgenommen werden müssen. In diesem Zusammenhang hat die Vorhabenträgerin eine nochmalige Prüfung zu möglichen Artvorkommen veranlasst (siehe auch Ordner 5, Register 2 der Planunterlagen – Abschätzung Vorkommenspotenzial Nachtkerzenschwärmer). Im Eingriffsgebiet handelt es sich bei den Ruderalflächen mit Vorkommen der Gewöhnlichen Nachtkerze um durchweg trockene Standorte. Die Ruderalflächen werden hier dominiert von Gräsern, Stauden (Goldfarn, Goldrute, Greiskraut) sowie Brombeeraufwuchs. Für eine Eiablage der Schmetterlingsart geeignete Flächen sind darunter nicht vertreten, da es sich stets um zu trockene Standorte handelt. Eine für die Eiablage geeignete Fläche mit einem kleinen Bewuchs mit Weidenröschen konnte nur außerhalb des eigentlichen Vorhabenbereiches am Ufer der Döllnitz vor der Mündung in das Hafenbecken nachgewiesen werden, Raupennachweise gelangen hier jedoch im Rahmen der gutachterlichen Begehung nicht. Insgesamt wurde vom Gutachter nachvollziehbar dargelegt, dass sehr gute Habitate für den Nachtkerzenschwärmer im Betrachtungsbereich für das Vorhaben nicht vorhanden sind.

Auch bei der Maßnahmefläche für den Retentionsraumausgleich handelt es sich um überwiegend trockene Standorte. Die Nachsuche entlang der für den Rückbau vorgesehenen Gleisanlagen ergab keine Eignung für die bevorzugte Raupenfutterpflanze Zottiges Weidenröschen, da der Standort hierfür zu trocken ist. Nachtkerzen wurden im südlichen Teil der Fläche nur sehr vereinzelt angetroffen. Im nördlichen Teil überwiegt die Sukzession mit Gebüsch und Gehölzen, Nachtkerzen kommen dort nicht vor (siehe auch Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen – Anlage 6, Kapitel 3.2).

Ein Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers im direkten Vorhabenbereich sowie entlang des sog. Muskatorgleises an der Elbe kann anhand der vorgefundenen Strukturen nahezu ausgeschlossen werden, was durch ein Fehlen von Raupen-Nachweisen bei den Vor-Ort-Untersuchungen nochmals bestätigt wurde. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung wurden ebenfalls von der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Meißen nicht in Frage gestellt.

Da die Art recht unstet auftritt, kann mit einem gelegentlichen Auftreten überall dort gerechnet werden, wo potenzielle Raupenfutterpflanzen zu finden sind. Insbesondere beim Rückbau von Gleisanlagen sowie sonstigen Erdarbeiten könnte es eintreten, das Raupen oder Puppen des Nachtkerzenschwärmers verletzt oder getötet werden. Trotz der geringen Habitateignung für den Nachtkerzenschwärmer wird unter Umsetzung der Maßnahme $V6_{kvM}$, Rückbau der Gleisanlagen im zeitigen Frühjahr mit ökologischer Begleitung, gewährleistet, dass sich zu Beginn der Baumaßnahme keine überwinternden lebenden Puppen im Gleisbett aufhalten und ggf. auftretende Einzelvorkommen sichergestellt und in nicht beanspruchte Bereiche mit Vorkommen der Raupenfutterpflanze umgesetzt werden. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG tritt nicht ein.

Besonders durch den Rückbau von Gleisanlagen können potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Nachtkerzenschwärmers zerstört werden. Da es sich hier um überwiegend für die Art wenig geeignete Strukturen handelt und es sich um eine sehr mobile und wenig standorttreue Art handelt, hat der Verlust einzelner Fortpflanzungs- und Ruhestätten keine erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes einer lokalen Population zur Folge. Das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird eingehalten.

Baubedingt können optische Störungen durch Baustellen- und Fahrzeugbeleuchtung des überwiegend dämmerungs- und nachtaktiven Nachtkerzenschwärmers ausgelöst werden. Mit Beschränkung der Bauzeiten auf die Tagesstunden (Maßnahme V2) wird sichergestellt, dass Störungen der Falter in der Aktivitätsphase dieser Art nicht eintreten.

Die Vorhabenträgerin plant darüber hinaus zur Verminderung des Anlockeffektes den Einsatz von insektenfreundlichen Leuchtdioden mit warmweißer Farbtemperatur. Die Beleuchtungsanlagen werden gegen das Eindringen von Insekten mit vollständig gekapselten Gehäusen unter Abschirmung nach oben zur Vermeidung von unkontrolliertem Streulicht versehen. Unter Umsetzung dieser Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen werden ebenfalls erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Insekten durch Lichtimmissionen vermieden.

7.3 Zusammenfassung

Im Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung kann eingeschätzt werden, dass trotz des Vorhabens die Verbote gem. § 44 BNatSchG sowie die Artikel 12 und 13 der FFH-Richtlinie eingehalten werden.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde kann dem Ergebnis der Betroffenheitsabschätzung gefolgt werden, dass unter Beachtung der von dem Vorhabenträger geplanten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie zum vorgezogenen Ausgleich für

keine der im Untersuchungsraum belegten Vorkommen an Tierarten erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

8 Eingriffsregelung

Das planfestgestellte Vorhaben ist bei Beachtung der unter Punkt A.III.6 des Beschlusstenors festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar, obwohl die Maßnahme einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft i. S. des § 14 Abs. 1 BNatSchG darstellt.

Nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist ein Eingriff unzulässig und zu untersagen, wenn unvermeidbare erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen nicht oder nicht innerhalb angemessener Fristen ausgeglichen werden können und soweit die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range vorgehen. Eine Beeinträchtigung ist nach § 15 Abs. 2 BNatSchG ausgeglichen, wenn nach Beendigung des Eingriffs keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zurückbleiben und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder landschaftsgerecht neu gestaltet wird.

Die geplanten Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im Einzelnen dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen (Ordner 3, Register 3 der Planunterlagen), auf den insoweit verwiesen wird. Mit diesen Maßnahmen wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dem Vermeidungsgebot Genüge getan sowie eine möglichst weitgehende Kompensation erzielt.

8.1 Auswirkungen des Vorhabens

Die infolge des Vorhabens eintretenden erheblichen und zum Teil auch nachhaltigen Beeinträchtigungen sind nicht vermeidbar und auch nicht vollständig ausgleichbar. Im Einzelnen wird hierzu u. a. auf die in den Planunterlagen enthaltene Konfliktanalyse verwiesen (vgl. auch Ordner 3, Register 3 und Register 1, Kapitel 5.3 der Planunterlagen). Als nicht ausgleichbar durch gleichartigen Ersatz mit Wirkung auf den Eingriffsort werden insbesondere der Verlust von Wasserhaushalt-, Boden- und Lebensraumfunktionen durch Flächenversiegelung in einer Größe von ca. 3,5 ha (davon ca. 25 000 m² vegetationstragende junge Ruderalflächen), Beseitigung von Gebäuden und Gehölzen, die potenzielle Nisthabitate von Vögeln und Ruheplätze für Fledermäuse darstellen, Verritzung von belasteten Bodenschichten durch baubedingte Aktivitäten, eine Geländeanhebung am Südufer des östlichen Hafenbereiches in Riesa (Alter Hafen) auf eine Höhe von 96,25 m ü. NHN durch Aufschüttung, vorhabenbedingte Lichteinflüsse sowie Veränderung des Gesamtbildes des Hafens eingestuft.

Das heißt, dass der Eingriff mit den geplanten Ersatzmaßnahmen nicht in funktional gleichartiger Weise ausgeglichen werden kann. Demgegenüber ist mit Beendigung des Bauvorhabens insbesondere eine Aufwertung bei den Schutzgütern Boden und Arten/Biotopen zu verzeichnen. Daher kann nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nach Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen der vorhabenbedingte Eingriff insgesamt als kompensiert betrachtet werden. Diese Einschätzung wird auch gestützt durch die Stellungnahmen des Umweltamtes des Landratsamtes Meißen, hier insbesondere der unteren Naturschutzbehörde, zum Vorhaben.

Das geplante Vorhaben ist somit besonders in Anbetracht der damit einhergehenden Flächenneuversiegelungen (Beeinträchtigung der Bodenfunktion), des anlagebedingten Verlustes von Nistmöglichkeiten für Gebäudebrüter, von Ruderalflächen und Gehölzen auf dem Gelände des Alten Hafen mit dem Verlust von Lebensräumen für wertgebende

Tierarten, der Verlust an Retentionsraum und die Veränderung des Hafenumfeldes/Stadtbildes als Eingriff in Natur und Landschaft i. S. v. § 14 Abs. 1 BNatSchG zu bewerten. Eine dauerhafte Beanspruchung von geschützten Biotopen i. S. v. § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 SächsNatSchG durch das Vorhaben findet nicht statt.

Im Zusammenhang mit dem Neubau des KV-Terminals im Alten Hafen Riesa bildet die Flächeninanspruchnahme eine der erheblichen Auswirkungen der Baumaßnahme. Das Vorhaben hat im Rahmen der Errichtung des Containerumschlagplatzes mit Neubau von Verkehrsanlagen und Containerabstell- und -umschlagflächen insgesamt eine Neuversiegelung einer Fläche von ca. 3,5 ha zur Folge, davon stellen ca. 1,35 ha bisher unversiegelte Fläche dar. Mit der Vollversiegelung gehen insbesondere die biologischen Funktionen der Oberbodenschicht und die bioklimatisch relevanten Verdunstungsbeiträge des Schutzgutes Boden verloren. Aufgrund des hohen Anteils belasteter Standorte im Vorhabenbereich wird aber wiederum mit dieser Maßnahme die Mobilisierung von Schadstoffen deutlich verringert.

Das planfestgestellte Vorhaben liegt nahe dem LSG „Riesaer Elbtal und Seußlitzer Elbhügelland", dessen Grenze unmittelbar vor der Hafenausfahrt verläuft. Im vergleichbaren Abstand zum Vorhaben befinden sich die nächstliegenden Grenzen des FFH-Gebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" sowie des Vogelschutzgebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg". Im Westen des Planungsraumes nähert sich das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" dem Planungsgebiet, welches mit einem auf das Gewässer der Döllnitz beschränkten Ausläufer an der Einmündung der Döllnitz am Hafenbecken endet. Direkte Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete können aufgrund der Entfernung zum geplanten Vorhaben ausgeschlossen werden (siehe im Einzelnen oben Kapitel C.V.5).

Im Untersuchungsraum sind Flächen beidseitig entlang der Elbe als festgesetztes Überschwemmungsgebiet der Elbe ausgewiesen. Der Bau des geplanten KV-Terminals hat im Zusammenhang mit der damit verbundenen Geländeanhebung (Aufschüttung) im Alten Hafen einen Retentionsraumverlust von ca. 10 220 m³ bei einem HQ_{100} zur Folge (siehe weiterführend Kapitel C.V.4.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Unter Berücksichtigung des geplanten Abrisses von drei Gebäuden geht mit dem geplanten Vorhaben insgesamt ein Retentionsraumverlust von ca. 9 180 m³ einher, der mit dem geplanten Rückbau des sog. Muskatorgleises vollständig ausgeglichen wird.

8.2 Beschreibung von Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die erforderlichen Maßnahmen ergeben sich aus dem von der Vorhabenträgerin erstellten Landschaftspflegerischen Begleitplan (Ordner 3, Register 3 der Planunterlagen). Dieser weist im Einzelnen die folgenden Arbeitsschritte aus:

- Bestandserhebung, Bestandsanalyse, Bestandsbewertung auf Grundlage des vorhandenen Informations- und Datenmaterials
- Eingriffsermittlung und Eingriffsbilanzierung
- Entwicklung eines Maßnahmekonzeptes zur Eingriffsvermeidung und Eingriffsminderung sowie zur Kompensation unvermeidbarer Eingriffe
- Eingriffskompensationsbilanzierung

Die Bestandsbewertung erfolgt nach der Leistungsfähigkeit der für die einzelnen Schutzgüter ermittelten Funktionsräume. Auf der Grundlage der Beurteilung der Wiederherstellbarkeit des jeweiligen Ökosystems nach dem Alter erfolgt die Bewertung der Empfindlichkeit des Biotops. Aus Art und Intensität der Auswirkungen des Bauvorhabens sowie den ortsspezifischen Gegebenheiten leitet sich die Beeinflussungsintensität ab. Aus der

Verknüpfung der beiden Größen ökologischer Wert und Beeinflussungsintensität ergibt sich die Schwere des Eingriffs bzw. der Beeinträchtigung, die wiederum als nicht erheblich und nachhaltig, erheblich oder nachhaltig veranschlagt wird. Die Eingriffsschwere wiederum ist Grundlage der Ermittlung des Kompensationsbedarfs (siehe auch Ordner 3, Register 3 der Planunterlagen – LBP vom 27.05.2015, Kapitel 3.3 und Tektur 1 zum LBP vom 12.03.2018).

Als erforderliche Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung negativer vorhabenbedingter Auswirkungen sieht der Vorhabenträger Folgendes vor:

- Verminderung von Lärmemissionen durch weitestmöglichen Einsatz lärmschutzgerechter, umweltverträglicher Baumaschinen und Geräte mit geräuschgekapselten Motoren unter Einhaltung der 32. BImSchV (Maßnahme S1)

- Beschränkung der Bauzeiten zum Schutz nachtaktiver Tierarten auf die Tagesstunden (Maßnahme S2)

- Vermeidung bauzeitlicher Beeinträchtigungen durch Baufeldfreimachung, Baubeginn außerhalb der Brut-/Fortpflanzungszeit der Avifauna (Maßnahme S3)

- Vergrämung von Gebäudebrütern durch Abspannen des Schuppen C vor der nächsten Brutperiode durch geeignete PE-Netze (Maßnahme S4)

- Rückbau der Gebäude mit ökologischer Baubegleitung, die den Beginn der Maßnahmen festlegt und die Gebäude zuvor auf Vorkommen von Nistplätzen und Fledermausquartieren kontrolliert (Maßnahme S5)

- Rückbau der Gleisanlagen im zeitigen Frühjahr (ab Mitte April) mit ökologischer Baubegleitung, die den Beginn der Maßnahmen festlegt und die Bahndämme baubegleitend auf Vorkommen insbesondere von Zauneidechsen und Entwicklungsstadien des Nachtkerzenschwärmers kontrolliert unter Umsetzung gefundener Exemplare in Ausweichquartiere (Maßnahme S6)

- Anbringen von Fledermausflachkästen an verbleibenden oder neu zu errichtenden Gebäuden vor Inanspruchnahme des Schuppens C (Maßnahme CEF 1)

- Anbringen von Nisthilfen für Gebäudebrüter (2 Sperlingskoloniekästen und 6 Nischenbrüterkästen) vor Rückbau der Gebäude vor Beginn der betreffenden Brutperiode (Maßnahme CEF 2)

- Minimierung störender Lichteinflüsse durch Schaltzeitenregelung (Maßnahme V 1)

Trotz Berücksichtigung dieser Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die Planung erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes. In einem weiteren Schritt sieht die Planung daher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfes sind als maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum zu berücksichtigen unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung, den Boden und die Gewässer.

Kompensationsmaßnahmen müssen so beschaffen sein, dass in dem betroffenen Naturraum ein Zustand herbeigeführt wird, der den früheren Zustand in der gleichen Art und mit der gleichen Wirkung fortführt (inhaltliche Komponente). Daher beschränken sich die

Maßnahmen auf den räumlichen Bereich, in dem sich die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen noch auswirken (räumliche Komponente). Ausgeglichen ist der Eingriff, wenn nach Beendigung desselben keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild wiederhergestellt bzw. landschaftsgerecht neu gestaltet ist, § 15 Abs. 2 BNatSchG.

Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ergeben sich aus dem von der Vorhabenträgerin erstellten Landschaftspflegerischen Begleitplan (Ordner 3, Register 3 der Planunterlagen) sowie den im Planfeststellungstenor unter Punkt A.III.6 festgelegten Nebenbestimmungen zum Natur- und Landschaftsschutz. Im Wesentlichen erstrecken sich die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf:

- Maßnahme E1: Pflanzung von Gehölzen (ca. 80 Hochstämme, davon 1/3 Laubbäume, 2/3 Obstbäume) auf der Südseite von Dorf Gröba auf ca. 1,5 ha zum Ausgleich des Verlustes und der Funktionsbeeinträchtigungen bei den Boden- und Wasserhaushaltsfunktionen, dem Artenschutz und dem Schutz der menschlichen Gesundheit sowie zur Milderung der Wahrnehmung des neuen Hafenbildes und Minderung der Lichteinflüsse

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs- sowie Ersatzmaßnahmen die durch das Vorhaben verursachten Störungen und Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sowie des Landschaftsbildes in ausreichendem Maße kompensiert werden. Bei Beachtung der im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Nebenbestimmungen sowie des Landschaftspflegerischen Begleitplans für das Vorhaben verbleiben, auch im Ergebnis der Bewertung der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Meißen, keine erkennbar erheblichen Auswirkungen.

VI Entscheidung über private Einwender

1 Allgemeine Ausführungen

Das planfestgestellte Bauvorhaben verursacht verschiedenste mittelbare und unmittelbare Betroffenheiten privater Belange. Unmittelbare Betroffenheiten entstehen vor allem durch die vorübergehende oder endgültige Inanspruchnahme von Grundstücken, auch von landwirtschaftlich genutzten (Pacht-)Flächen, deren Bewirtschaftung infolge der Inanspruchnahme zum Teil erschwert sein kann. Mittelbare Betroffenheiten erzeugt das Bauvorhaben vor allem durch seine baudurchführungs- und betriebsbedingten Auswirkungen, wie zum Beispiel davon ausgehende Lärmbelastungen oder Beeinträchtigungen der Luftqualität. Die betroffenen privaten Belange wurden unabhängig davon, ob entsprechende Einwendungen erhoben wurden, in die Abwägung mit einbezogen.

Die von den privat Betroffenen erhobenen Einwendungen bezogen sich vor allem auf folgende Themenbereiche, die auch unter den einschlägigen Gliederungspunkten dieses Planfeststellungsbeschlusses behandelt wurden:

- Notwendigkeit des Vorhabens/Planrechtfertigung
- Containerumschlagmengen, Verkehrsprognose
- Betriebskonzept (3 Schichten mit Wochenendbetrieb)
- Wahl der Vorzugsvariante
- Berücksichtigung 7. Entwurf des Flächennutzungsplans
- Beeinträchtigungen durch Lärm-, Lichtimmissionen, Erschütterungen
- Ermittlung der Vorbelastung nach TA Lärm
- Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen im öffentlichen Straßennetz
- Belange des Gewässer- und Hochwasserschutzes

- Umgang mit wassergefährdenden Stoffen / Gefahrgutumschlag
- Belange des Artenschutzes

Die für die Baumaßnahme erforderliche endgültige und vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken ist in den Grunderwerbsplänen bzw. in dem Grunderwerbsverzeichnis (Ordner 3, Register 2 der Planunterlagen) dargestellt. Ohne die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums können die Planungsziele der Baumaßnahme im Planungsgebiet nicht erreicht werden. Andere Verfahrensvarianten wurden geprüft, doch erwies sich die gewählte Variante als vorzugswürdig und mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen am besten vereinbar. Die Eingriffe in das Eigentum Privater sind auf ein Minimum reduziert. Nach Abwägung aller Belange sind diese für notwendig und für die betroffenen Eigentümer und Pächter als zumutbar einzustufen. Darüber hinaus wird durch die im Beschlusstenor unter Ziffer A.III.12 normierten Auflagen gewährleistet, dass über die notwendige Flächeninanspruchnahme hinausgehende Beeinträchtigungen der privat Betroffenen weitestgehend vermieden werden.

Vorhabenalternativen oder -varianten, die mit einem geringeren Eingriff in privates Grundeigentum verbunden wären und dennoch den verkehrlichen Zielsetzungen entsprechen würden, sind nicht ersichtlich. Zur Begründung wird insoweit auf den Gliederungspunkt C.III des Beschlusses verwiesen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens war lediglich eine Entscheidung über die Notwendigkeit und Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Grundeigentum zu treffen, also darüber, ob eine Inanspruchnahme dem Grunde nach erfolgen kann. Der vorliegende Feststellungsbeschluss bewirkt bei den zur Ausführung des Vorhabens benötigten Grundstücksteilen weder einen Übergang des Eigentums auf den Vorhabenträger noch die Begründung eines für den Vorhabenzweck benötigten dinglichen Rechts, sondern überlässt dies den Vereinbarungen der Beteiligten oder der Durchführung der hierfür vorgesehenen Verfahren, vornehmlich des Enteignungsverfahrens.

Insbesondere Entschädigungsregelungen für entstehende Um- und Mehrwege, Bewirtschaftungsnachteile durch Randflächen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen sowie für durch solche verursachte Ertragsausfälle, Pachtaufhebung und -ausfall, Kulturschäden, vorübergehende Flächeninanspruchnahmen während der Bauzeit und dadurch verursachte Nachteile, verbleibende unwirtschaftliche Restflächen sowie dauerhaften Flächenentzug sind nicht Gegenstand der vorliegenden Beschlussfassung, sondern bleiben einem eigenständigen Entschädigungsverfahren vorbehalten, soweit nicht bereits vom Träger des Vorhabens im Anhörungsverfahren Zusagen gemacht worden sind.

Die Planfeststellung hat gem. § 22 Abs. 1 AEG enteignungsrechtliche Vorwirkung, das heißt, sie lässt zwar grundsätzlich den mit der Planung verbundenen Rechtsentzug im Interesse des Gemeinwohls zu, regelt aber den Rechtsentzug als solchen nicht. Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht und der Art und Höhe der Entschädigung gegebenenfalls den Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten beschreiten.

Entsprechend verhält es sich, wenn Grundstücke für Vorhabenzwecke unmittelbar, aber nur vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Der Ausgleich der zeitweisen Beschränkung der Eigentümerbefugnisse und die Regelung der ordnungsgemäßen Rückgabe der Flächen einschließlich des Ausgleichs etwaiger Folgeschäden ist Gegenstand des Entschädigungsverfahrens. Auch hier hat die Planfeststellung nur die Aufgabe, unter Berücksichtigung der konkreten Eigentumsbelange grundsätzlich über die Zulassung des Eingriffs zu entscheiden. Dies gilt ebenso für den Ausgleich der dauernd zu beschränkenden Flächen.

Der Träger des Vorhabens muss aufgrund des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zunächst versuchen, das Recht zur Inanspruchnahme des privaten Grundeigentums im Zuge freihändiger Vereinbarungen (Bauerlaubnisse, Kauf- und Nutzungsverträge, dingliche Sicherung etc.) zu erlangen. Im Rahmen dieser dem Entschädigungsverfahren vorgeschalteten Verhandlungen ist ein angemessenes Angebot zu unterbreiten, das der voraussichtlichen Entschädigung in etwa entspricht. Nur für den Fall, dass bei diesen Verhandlungen keine Einigung erzielt werden kann, ist es zulässig und erforderlich, ein Enteignungs- und Entschädigungsverfahren durchzuführen.

2 Entscheidungen über die Einwendungen Privater

2.1 Bürgerverein Riesa 2018 e.V.

- Schreiben (ohne Datum) mit Posteingang bei der Landesdirektion Sachsen am 27. September 2018

Im Anhörungsverfahren zur Tektur 1 des Planvorhabens erhob mit zentralem Schreiben, Posteingang bei der Landesdirektion Sachsen am 27. September 2018, der Bürgerverein Riesa 2018 e.V., vertreten durch Herrn J. N. und Herrn T. Sch., Einwendungen gegen das geplante KV-Terminal und lehnte das Planvorhaben unter Vorbringen der nachgenannten Gründe insgesamt ab. Dies betrifft im Schwerpunkt folgende Belange:

Zu I.: Soweit die Einwender Kritik an der Angabe zur geplanten Umschlagkapazität im Erläuterungsbericht der 1. Tektur übten, die hier mit 1 000 000 TEU/a angegeben wurde, wurde diese fehlerhafte Darstellung mit der Tektur 2 wieder auf 100 000 TEU/a berichtigt (siehe Tektur 2, Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 3, Seite 17).

Der Einwand wurde berücksichtigt.

Zu 1.1.: Die Einwender trugen vor, dass die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht die Ergebnisse des hier zitierten PLANCO-Gutachten verzerrt dargestellt habe, das Gutachten den Hafenstandort in die schlechteste Kategorie C einstufe und die aktuelle infrastrukturelle Erreichbarkeit des Hafens Riesa hinsichtlich der Wasserstraßen- und Straßenanbindung nicht als ideal beschreibe. Somit gehöre der Hafenstandort nicht zu den bundesweit geeigneten Standorten für trimodale Umschlagstandorte.

Der Einwand ist in diesem Punkt unbegründet. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben, der Hafen Riesa gehört entsprechend den Ergebnissen des PLANCO-Gutachtens zu den 21 bundesweit geeigneten Standorten für den trimodalen Güterumschlag. Auf die einschlägigen Ausführungen hierzu in Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses wird direkt verwiesen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu 1.2.: Unter Verweisung auf die Darlegungen im PLANCO-Gutachten zu Nutzungskonflikten der Häfen und des Umfeldes bezüglich des Umgebungslärms trugen die Einwender ebenfalls vor, dass durch den geplanten zusätzlichen Containerumschlag von ca. 55 000 TEU im Jahr die kritischen Werte L_{den} von 55 dB(A) oder L_{night} von 50 dB(A) wohl überschritten werden könnten. So lägen die im Lärmaktionsplan 2018 Stufe 3 aufgeführten Lärmwerte der Stadt Riesa an der Lauchhammer Straße weit über den vorgenannten kritischen Werte von L_{den} und L_{night} und wären somit besonders nachts gesundheitlich beeinträchtigend.

Der Einwand ist in diesen Punkten unzutreffend. Zum Einen gelten die in der Einwendung angeführten Lärmindizes L_{den} und L_{night} der EU-Umgebungslärmrichtlinie und deren Berechnungsverfahren für die Lärmkartierung nach der 34.

BImSchV, die aber zum Teil von anderen deutschen Vorschriften zum Lärmschutz abweichen (z. B. im Vergleich zur TA Lärm). Diese Lärmindizes sind nicht im Zusammenhang mit der Umsetzung der TA Lärm heranzuziehen. Darüber hinaus wird mit Hilfe des erstellten und fortgeschriebenen Schalltechnischen Gutachtens nachgewiesen, dass die – für das Planvorhaben zu berücksichtigenden – gebietsabhängigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm durch die Gesamtbelastung (Vorbelastung und Zusatzbelastung durch das KV-Terminal) sowohl für den Tages- als auch den Nachtzeitraum eingehalten bzw. unzumutbare Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes ausgeschlossen werden (siehe Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Auch die Geräuschbelastung durch den vorhabeninduzierten Verkehr wird vor allem durch die geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen sowie die Senkung der Umschlagsleistung im Nachtzeitraum auf ein zumutbares Maß reduziert (siehe auch Kapitel C.V.3.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses).

Darüber hinaus wurde in der UVS vom 21.04.2020 (Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen) ausführlich die Untersuchungen mit den entsprechenden Ergebnissen zum Lärmaktionsplan Stufe 3 behandelt, ausgewertet und in der UVS beschrieben (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 21.04.2020, Kapitel 3.7.1.3).

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass die Quellenangabe „Peutz Consult 07.02.2018 Tabelle 5.1" für die in der Einwendung auf Seite 3 enthaltene tabellarische Übersicht nicht zutreffend ist. Insbesondere die in den beiden letzten Spalten dieser Tabelle angegebenen Werte für die Immissionsorte und die dazu erfolgten Angaben im Spaltenkopf entsprechen nicht der von Peutz Consult GmbH erstellten Tabelle 5.1 in der 1. Tektur des Schalltechnischen Gutachtens der eingereichten Planunterlagen.

Der Einwand wird in allen Punkten zurückgewiesen.

Weiterhin rügten die Einwender, dass die Vorbelastung falsch ermittelt worden sei. Als Beispiel hierfür benannten die Einwender Ergebnisse selbst veranlasster Schallschutzmessungen z. B. in der Nacht vom 19. September 2018 zum 20. September 2018 am IO 01, wobei als höchster Schallpegel ein Dauerschallpegel von 45,5 dB(A) gemessen worden sei. Damit sei aufgezeigt worden, dass die Vorbelastung durch die Vorhabenträgerin viel zu niedrig eingeschätzt worden sei. Durch diese Unterschätzung kämen die Planer zu falschen Gesamtbelastungen. Desgleichen wird von den Einwendern für den IO 09 (Lauchhammerstraße 17) vorgetragen. Die Vorbelastung und Zusatzbelastung für diesen IO seien nach Einschätzung der Einwender ebenfalls unplausibel ermittelt worden. Amtliche Vorbelastungsmessungen für den Tag sowie in der Nacht würden fehlen, diese Messungen würden daher nachgefordert.

Die dem Schalltechnischen Gutachten zu Grunde gelegten Vorbelastungen sind umfassend in Kapitel 3.3 der mit der Tektur1 in die Planunterlagen eingeführten Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens dargelegt (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen). Diese sind durch Fachgutachter ermittelt und geprüft worden. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass die Vorbelastungen unterschätzt worden seien, liegen – auch unter Berücksichtigung der Fortschreibungen des Schalltechnischen Gutachtens mit den Tekturen 1 und 2 – nicht vor. Entsprechende konkretisierte Anhaltspunkte sind ebenfalls der Einwendung nicht zu entnehmen. Die abschließenden Stellungnahmen der zuständigen Immissionsschutzbehörden stützen diese Einschätzung. Die Vornahme neuer Messungen war aus diesem Grund ebenfalls nicht erforderlich. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 1.3: Die Einwender beanstandeten ebenfalls die Gebietseinstufung des IO 01 als Mischgebiet und begründeten dies mit der angenommenen Bestandsnutzung als Pflegeeinrichtung nach Nr. 6.1 lit. g) der TA Lärm. Diese fehlerhafte Gebietseinstufung beruhe zudem auf einem im Entwurf befindlichen Flächennutzungsplan und es sei daher von der Art der tatsächlichen Nutzung auszugehen.

Diese Annahme ist nicht zutreffend. Gemäß Nr. 6.1 lit. g) der TA Lärm ist abweichend von den übrigen in Nr. 6.1 der TA Lärm genannten Gebietstypen eine objektbezogene Betrachtung der Schutzbedürftigkeit zu Grunde zu legen. Gleichwohl ist in der Literatur und auch in der obergerichtlichen Rechtsprechung anerkannt, dass der Begriff „Pflegeanstalt" einschränkend auszulegen ist. Diese besondere Schutzbedürftigkeit ist Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen nur dann zuzubilligen, wenn diese Einrichtungen eine bestimmte, in gewisser Weise an ein „Gebiet" heranreichende Größe erreichen und wenn der Schwerpunkt des bauaufsichtlich zugelassenen Nutzungsspektrums in der Pflege und Betreuung Kranker liegt. Diese beiden Voraussetzungen werden in Bezug auf die Nutzung des Grundstücks Kirchstraße 46 in Riesa nicht erfüllt (siehe nachfolgende weitergehende, hier ebenfalls zutreffende Ausführungen unter Kapitel C.VI.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Soweit eingewendet wird, dass die Fläche des IO 01 im Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Riesa nicht mehr in den Mischgebietsbereich einbezogen sei, ist dies unzutreffend. Gemäß dem gültigen Flächennutzungsplan vom 29. April 2019 befindet sich der IO 01 weiterhin in einem Mischgebiet.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Soweit von den Einwendern wiederholt die Mischgebietseinstufungen für die Immissionsorte IO 01 bis IO 04 sowie IO 09 angezweifelt wird, ist diese Auffassung unbegründet.

Das nördlich des Hafenbeckens gelegene Gebiet, indem sich die Immissionsorte IO 01 bis IO 04 befinden, ist als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO einzustufen. Auch die Einstufung des IO 09 (Lauchhammerstr. 17) als allgemeines Wohngebiet entspricht ebenfalls den tatsächlichen Nutzungsverhältnissen. Insbesondere ist das Gebiet aufgrund der in der näheren Umgebung vorhandenen Gewerbebetriebe nicht als reines Wohngebiet einzustufen. Hierzu wird direkt auf die hier ebenfalls zutreffenden weitergehenden Ausführungen zu dieser Einwendung unter Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu 1.4.: Die Einwender rügten darüber hinaus, dass in den Planunterlagen ein ausreichender Abstand zur Wohnbebauung nicht betrachtet werde. Die nächsten Wohnhäuser lägen aber nur ca. 35 m bis 130 m entfernt vom neuen Terminal. Damit halte nach Auffassung der Einwender auch der Schutzabstand der bestehenden Containerreparaturhalle einen geforderten Mindestabstand zur nächsten Wohnbebauung von 300 m nicht ein (Abstandsklasse V). Diese Regelung gelte auch für Speditionen.

Diese Auffassung ist nicht zutreffend. Es ist schon nicht ersichtlich, aus welcher Rechtsgrundlage sich der genannte Mindestabstand ergeben solle. Für die Errichtung und den Betrieb eines KV-Terminals der hier vorgesehenen Art existieren neben den bauordnungsrechtlichen Abstandsvorschriften keine gesetzlichen oder untergesetzlichen Vorgaben zum Mindestabstand zu den nächstgelegenen Wohnbebauungen. Da in der Einwendung auch die Rede von Abstandsklassen ist, ist darauf hinzuweisen, dass das Vorhaben keinen Störfall-Betrieb umfasst.

Unabhängig davon wird in den Planunterlagen nachgewiesen, dass das Vorhaben keine unzumutbaren Einwirkungen auf die benachbarten Wohnnutzungen auslöst. Das Planvorhaben umfasst auch nicht die Errichtung der angesprochenen Containerreparaturhalle; diese wurde bereits im Jahr 2015 auf Grundlage einer bestandskräftigen Baugenehmigung errichtet und betrieben. Die Einwendung wird in diesem Punkten zurückgewiesen.

In Bezug auf den Betrieb des bestehenden Umschlagterminals auf der Hafennordseite stellten die Einwender in Frage, dass mit Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals eine Verbesserung der bestehenden Situation eintreten solle, da auf der Nordseite nach Aussage der Vorhabenträgerin dort zukünftig nicht zu einem unerheblichen Teil Schüttgüter umgeschlagen werden sollten. Damit wäre nach Auffassung der Einwender mit zusätzlichen Lärmbeeinträchtigungen und in erheblichem Maße mit Staubentwicklungen zu rechnen.

Eine Erhöhung des genehmigten Güterumschlags auf der Hafennordseite ist nicht Gegenstand des Planvorhabens. Richtig ist, dass mit der Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals der Containerumschlag auf der Hafennordseite endet. Der weitere Güterumschlag, insbesondere Schütt-, Stück- und Massengüter, soll hingegen weiter auf der Nordseite des Hafenbeckens im bisherigen Umfang erfolgen. Damit ist nicht mit zusätzlichen Lärm- und Staubbeeinträchtigungen aufgrund des fortgesetzten Umschlags am bestehenden Umschlagstandort zu rechnen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Einwender trugen weiterhin vor, dass baurechtliche Genehmigungen für neue Gebäude extra aus der Planung herausgelassen, Gebäude schon errichtet und als Bestand angegeben seien, die sich aber nach § 34 BauGB in die nähere Umgebung einzufügen hätten. Die Genehmigungsbehörde habe insbesondere die materiellen Voraussetzungen der baulichen Genehmigungsfähigkeit zu prüfen.

Die Einwender äußern nicht substantiiert, um welche „neuen Gebäude" es sich hier handelt. Unter der Annahme, dass es sich dabei um die 2014 und 2015 genehmigten und bereits umgesetzten Vorhaben „Neubau einer Funktionshalle mit Verkehrsanlagen für den Containerservicebereich", „Umbau und Erweiterung eines Sozialgebäudes" und „Errichtung einer Trafostation" handeln könnte, ist festzustellen, dass deren Errichtung nicht nochmals genehmigt werden kann und muss. An der Eigenständigkeit dieser Nutzungen kann angesichts des bereits erfolgenden Betriebs kein Zweifel bestehen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Nach Auffassung der Einwender sei durch den 3-Schicht-Betrieb an sieben Tagen in der Woche eine Rücksichtnahme auf die schützenswerte Wohnbebauung nur unzureichenderweise gegeben, daher werde das Planvorhaben abgelehnt.

Der Einwand ist nicht zutreffend. Die mit dem 3-Schicht-Betrieb zusammenhängenden Beeinträchtigungen der Umgebungsbebauung, insbesondere durch Schall- und Lichtimmissionen in den Abendstunden und in der Nachtzeit, überschreiten die insoweit maßgeblichen Immissionsrichtwerte nicht bzw. können durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen so reduziert werden, dass keine der Maßnahme entgegenstehenden schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen. Daher ist der nach dem Betriebskonzept vorgesehene eingeschränkte 3-Schicht-Betrieb zulässig, dies schließt auch den Wochenendbetrieb ein. Der Einwand wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu II.: Die Einwender gingen zudem allgemein von der Rechtswidrigkeit der Hafenerweiterung aus, da nach ihrer Meinung die Planfeststellung die Gesamtheit aller Maßnahmen darstellen müsse und nur in der Gesamtheit eine Planfeststellung erfolgen könne. Mit den bereits von der Vorhabenträgerin vorgezogen realisierten Maßnahmen, wie der Bau einer Stahlspundwand an der Kaimauer, des Containerabfertigungsgebäudes, der südlichen Hafenerschließungsstraße, eines Fernwärmeanschlusses etc. in den Jahren 2014 und 2015 sei keine Planfeststellung für angeblich drei „verschiedene" Varianten mehr gegeben, da damit bereits die Entscheidung für Variante 3 festgestanden habe.

> Bei dem Vorhaben handelt es sich nicht um einen Gewässerausbau i. S. von § 68 WHG, Gegenstand des hier durchgeführten Planfeststellungsverfahrens ist vielmehr die Errichtung eines trimodalen Containerterminals im Hafen Riesa. Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist der prognostizierte Güterbahnverkehr und die hierfür erforderliche Eisenbahninfrastruktur. Insofern handelt es sich hier um eine eisenbahnrechtliche Planfeststellung i. S. von § 18 AEG. Auch die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Alternativenprüfung ist insgesamt nicht zu beanstanden. Die Prüfung umfasste neben der Vorzugsvariante als alternative Planungsvarianten den Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite und die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite des Hafenbeckens im Bereich „Neuer Hafen", wobei die Prüfung sowohl die Standortmindestanforderungen als auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens an den jeweiligen Standorten berücksichtigt. In diesem Zusammenhang wird auf die hier ebenfalls zutreffenden weiteren Ausführungen zu I. in Kapitel C.VI.2.12 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Der Einwand wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Nach Ansicht der Einwender sei durch den Vorgriff von Einzelbaumaßnahmen das Gemeinwohl im Allgemeinen durch die Planfeststellung gravierend und nachteilig beeinflusst worden und die Baumaßnahmen auf der Südseite bedürften einer Planung mit Öffentlichkeitsbeteiligung und Bekanntgabe, da diese keinen vorhandenen Bestand darstellten.

> Dieser Einwand lässt nicht erkennen, welche Baumaßnahmen auf der Südseite davon konkret betroffen sein sollen. Insofern wird allgemein auf die vorherigen Ausführungen zur Verfahrensart und Variantenprüfung verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Einwender trugen ebenfalls vor, dass für das Planvorhaben Fördergelder verschwendet würden, obwohl eine Trimodalität bei verschwindend geringem Schiffsverkehr auf der Elbe nicht mehr gegeben wäre. Laut der Planung diene das Vorhaben nicht dem Schiffsverkehr, sondern der Deckung des prognostizierten Bedarfs nach schienengebundenem Umschlagsverkehr. Damit verfehle nach Auffassung der Einwender die Begründung des Antragstellers die Richtigkeit für diesen Standort im hochwassergefährdeten Gebiet.

> Der Einwand ist unbegründet. Die Planrechtfertigung für das Planvorhaben ist gegeben. Vorliegend handelt es sich um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG. Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist daher der prognostizierte Güterbahnverkehr. Aus den Planunterlagen geht hervor, dass die Auslastungsgrenze für die bahnseitige Umschlagskapazität im Hafen Riesa bereits seit dem Jahr 2010 erreicht ist. Für den prognostizierten Anstieg des bahnseitigen Containerumschlags bietet das bestehende Terminalgelände nicht die erforderlichen Kapazitäten. Der Gesamtcharakter des Vorhabens als trimodaler Güterumschlagplatz im Hafen Riesa ist gegeben; auch der von der Vorhabenträgerin am 30.09.2011 gestellte Fördermittelantrag gemäß der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs"

wurde von der dafür zuständigen Institution bewilligt. Unüberwindbare finanzielle Schranken stehen dem Vorhaben insofern ebenfalls nicht entgegen. Hierzu wird auch auf die weiterführenden Ausführungen unter Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Einwender legten wiederholt dar, dass keine funktionierende Schifffahrt auf der Elbe mehr existiere. Hinzu komme, dass der Bund und das Land Sachsen den Ausbau der Elbe aus ökonomischen und ökologischen Gründen ablehnten; Fördergelder für die Güterschifffahrt auf der Elbe könnten im Zusammenhang mit Hafeninvestitionen volkswirtschaftliche Fehlinvestitionen zur Folge haben.

Diese Auffassung ist unbegründet. Die Elbe ist ab Schöna eine Bundeswasserstraße i. S. des § 1 Abs. 1 WaStrG. Diese Zuordnung liegt ebenfalls dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde. In Bezug auf den trimodalen Umschlagbetrieb im Hafen Riesa nimmt die Binnenschifffahrt auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde eine wichtige Ergänzungsfunktion zur Bahn im Vor- und Nachlauf zu den Seehäfen wahr (siehe auch Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Umgekehrt kann die Bahn als „Binnenschifffahrtsersatzverkehr" dienen, falls die Schiffbarkeit der Elbe nicht gegeben ist. Dementsprechend können auch in Perioden von Niedrigwasser alle geplanten Containertransporte zuverlässig abgewickelt werden. Dies ist gerade ein Vorteil des trimodalen Terminals im Hafen Riesa. Wo es möglich ist, soll wegen ihrer wirtschaftlichen Vorteile die Binnenschifffahrt genutzt werden, wo nicht, die Bahn. Insofern bietet dieses Zusammenspiel der Verkehrsträger Bahn und Schiff für jeden Verlader auch eine höchstmögliche Verlässlichkeit bei optimaler Nutzung der jeweiligen Vorteile der Verkehrsträger. Die Einwendung wird daher in diesen Punkten zurückgewiesen.

Eine Alternativplanung an anderer Stelle fehle nach Einschätzung der Einwender; der Verkehr würde ausschließlich zu über 90 % als Bahn und LKW durchgeführt werden.

Wie bereits in der Begründung ausgeführt, ist die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Alternativenprüfung nicht zu beanstanden (siehe auch Kapitel C.III des Planfeststellungsbeschlusses). Die von den Einwendern in diesem Zusammenhang wiederholt angesprochenen Alternativstandorte für den Bahn- und LKW-Umschlag (Industriegebiet RIO, Grundstücke der ehem. AFG Arbonia Forster Gruppe, Güterbahnhof Neuburxdorf u. a.) entsprechen nicht der von der Vorhabenträgerin bezweckten Errichtung eines trimodalen Containerumschlagterminals, welches neben dem Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert. Diese in Rede stehenden Standorte stellen damit keine zu prüfenden Alternativen dar. Das Planvorhaben kann an den von Seiten der Einwender angeregten Alternativstandorten nicht verwirklicht werden. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu III.: Die von der Vorhabenträgerin erstellten Umschlagprognosen für die Güterschifffahrt wurden von den Einwendern als lückenhaft und nicht nachvollziehbar beurteilt. Zu dem ausgewiesenen sprunghaften Anstieg der prognostizierten schiffsbezogenen Umschlagmengen zwischen den Jahren 2017 und 2022 fehle eine hinreichende Begründung in den Planunterlagen.

Soweit dieser Einwand im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet ist, ist dieser unbegründet. Wie bereits wiederholt ausgeführt, ist die Planrechtfertigung für das Planvorhaben gegeben (siehe auch Ausführungen unter Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Unabhängig davon erklärt sich der sprunghafte Anstieg aus der Kapazitätserweiterung nach Fertigstellung des Planvorhabens und

der Planung der Vorhabenträgerin, dann u. a. statt bisher einer Schiffsabfertigung pro Woche zwei Schiffabfertigungen pro Woche Richtung Hamburg durchzuführen. Pro Binnenschiffsabfertigung werden nach den Angaben der Vorhabenträgerin etwa 150 TEU ein- und ausgehend gesamt umgeschlagen. Auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde wurde die Bedarfsermittlung richtigerweise nach fachwissenschaftlichen Maßstäben und methodisch einwandfrei auf der Grundlage des zukünftig zu erwartenden Verkehrsbedürfnisses erarbeitet (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Anhang 21 „Fortschreibung der Prognose der Umschlagmengen für das geplante KV-Terminal Riesa" vom 23.03.2018 der Wagener & Herbst Management Consultants GmbH, Potsdam). Der Einwand wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Soweit die Einwender vortrugen, dass das Gesamtkonzept Elbe nicht als Beleg für die Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe ausgelegt werden könne, da die Umsetz- und Machbarkeit der Ziele (Fahrrinnentiefenziel 1,4 m unter GIW 2010) nicht überprüft worden sei, ist diese Darlegung unbegründet.

Kritik am Planvorhaben besonders im Zusammenhang mit den Wasserverhältnissen der Elbe und deren Schiffbarkeit sind für die Erforderlichkeit der Planung nicht entscheidend. Wie bereits in der Begründung ausgeführt, ist auch an Tagen mit einer eingeschränkten Schiffbarkeit der Elbe das geplante Umschlagterminal hinreichend betriebsfähig. Etwaige temporäre Beeinträchtigungen der Schiffbarkeit der Elbe ändern nichts daran, dass insbesondere die bahnseitigen Defizite des Bestands-Terminals durch das Planvorhaben behoben werden (siehe auch Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Einwender übten im Zusammenhang mit den von der Vorhabenträgerin erarbeiteten Umschlagprognosen für das Planvorhaben Kritik daran, dass die hierfür auch herangezogene Prognose für den Hafen Hamburg von linearen Steigerungsraten ausgehen würde, diese aber schon jetzt veraltet sei. Die verfügbaren Statistiken zum Containerumschlag im Hafen Hamburg würden eine Stagnation der Containerumschläge ausweisen.

Es ist zutreffend, dass der Containerumschlag im Hamburger Hafen 2016 zu 2017 um ca. 1 % gesunken ist, dabei ist jedoch die Anzahl der Abfahrten von beladenen Containern gleich geblieben (Statistiken „Containerumschlag 1990 – 2017" – Hafen Hamburg Marketing e.V., 2018). Mit der Fertigstellung einer geplanten Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe soll entsprechend der Angaben der Vorhabenträgerin jedoch die Wettbewerbssituation Hamburgs deutlich verbessert werden, da dann Ladungen angenommen werden können, die bisher aus Kapazitätsgründen nicht über Hamburg verladen werden konnten. Auch der Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens nimmt prognostisch wieder zu und wird wieder wachsen (Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025 – Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik 2015). Für den Hamburger Hafen gehören Ostdeutschland und das Elbstromgebiet zu den wichtigsten Einzugsgebieten (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 2 und Anhang 21, Fortschreibung der Prognose der Umschlagmengen, Kapitel 2.2). Darüber hinaus plant die Vorhabenträgerin für das neue KV-Terminal weitere Verkehrsrelationen, u. a. nach Duisburg und Österreich mit Entlastung des Straßenverkehrs durch die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Schiff. Maßgebliche Anhaltspunkte dafür, dass für das Planvorhaben prognostisch kein hinreichender Bedarf zu erwarten sei, sind insofern nicht erkennbar. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Auch die Bedenken der Einwender gegenüber den zu Grunde gelegten Verlagerungspotenzialen der Umschläge im Hafen Riesa von LKW auf Schiene und Schiff, die infolge der Niedrigwassersituationen der Elbe der letzten Jahre von diesen als weder planbar noch realistisch eingeschätzt wurden, sind nicht zutreffend.

> Wie bereits ausgeführt, nimmt die Binnenschifffahrt eine wichtige Ergänzungsfunktion der Bahn im Vor- und Nachlauf zu den Seehäfen wahr. Umgekehrt kann die Bahn als „Binnenschiffsersatzverkehr" dienen, wenn die Schiffbarkeit der Elbe nicht gegeben ist. Mit dem Planvorhaben ist gewährleistet, dass die Gesamtmenge des Containerumschlags in Jahren mit Niedrigwasser zuverlässig auch durch Bahntransporte bewältigt werden kann. Dies gilt in besonderem Maße, weil die Vorhabenträgerin bei über 1/3 der Gesamtmenge an Containern als Auftragnehmer über den Einsatz von Binnenschiff oder Bahn selbst entscheiden kann. Auch einzelne Details der vorliegenden Umschlagprognose stellen das Vorliegen der Planrechtfertigung für den Neubau eines trimodalen Containerterminals nicht in Frage. Die Einwendung ist in diesem Punkt nicht zutreffend.

Darüber hinaus trugen die Einwender Zweifel an der Prognose für einen Containertransport nach Lovosice (Tschechien) vor mit der Begründung, dass bisher in Richtung Tschechien kein Containertransport per Schiff stattfände.

> Diese Auffassung ist nicht begründet. Die Vorhabenträgerin betreibt mit ihrer Tochtergesellschaft CSP s.r.o. ebenfalls die tschechischen Binnenhäfen in Lovosice und Decin und es gibt nach deren Aussage ernsthafte Bestrebungen, aufgrund des besonders am Standort Lovosice zunehmenden Potenzials an Containertransporten hierfür eine Anbindung an das KV-Terminal in Riesa per Binnenschiff mit einer wöchentlichen An- und Abfahrt bereitzustellen. Da der Realisierung dieser Transportstrecke keine durchgreifenden Hindernisse entgegenstehen, konnte zutreffenderweise auch diese Verbindung bei der Prognose der Umschlagzahlen Berücksichtigung finden. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Soweit die Einwender die Annahme äußerten, dass der überwiegende Teil der auf der Elbe transportierten Container mit einer Containerlinie verschifft werde, die in Kooperation mit der Vorhabenträgerin betrieben werde und daher zu klären sei, ob damit ein Quersubventionierung vorläge, ist diese im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet und unbegründet.

> Wie bereits wiederholt ausgeführt, ist die Planrechtfertigung für das geplante KV-Terminal gegeben (siehe vorstehende Ausführungen zu dieser Einwendung). Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Die Einwender wiesen ebenfalls auf einen nach ihrer Meinung bestehenden inhaltlichen Widerspruch zwischen dem Text (Absatz vor der Abb. 6) und der Abbildung 6 des Umschlaggutachtens (Ordner 1, Anhang 21 der Planunterlagen) in Bezug auf die Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt hin. Hierbei wurde beispielhaft der Albatros-Express (Containerganzzug) benannt, der nach Darstellung der Einwender bereits jetzt einen CO_2-freien Transport anbieten solle.

> Entgegen der Auffassung der Einwender ist die Aussage zur Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt aus dem PLANCO-Gutachten hergeleitet und in diesem Zusammenhang korrekt verwendet. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Die langandauernden Niedrigwasserzeiten der deutschen Elbe ließen entsprechend der Einschätzung der Einwender eine gegenüber Bahn und LKW ökonomisch konkurrenzfähige Schifffahrt nicht zu. Die Einwender teilten insgesamt die Feststellung der Vorhabenträgerin nicht, dass der Binnenschifffahrt eine wichtige „Ergänzungsfunktion" zukäme. Demzufolge erforderten die geringen und zurückgehenden Umschläge über das Schiff auch im Containerverkehr keine Erhöhung der Umschlagkapazitäten im Hafen Riesa. Soweit die Umschlagprognose von einer Trendumkehr im Schiffsumschlag ausgeht, fehle es an der gebotenen detaillierten Begründung.

> Diese von den Einwendern getätigten Schlussfolgerungen sind nicht begründet. Ein Rücklauf der jährlichen Binnenschifffahrtstransporte trat tatsächlich nur in den Jahren mit starkem Niedrigwasser auf. Für die Prognose der Entwicklung der Binnenschifffahrtstransporte sind jedoch die Jahre mit einer normalen Wasserführung maßgeblich. In den vorhergehenden Jahren mit normaler Wasserführung war auch ein Ansteigen der Schiffstransporte zu verzeichnen. Die Tatsache, dass bei Schiffsbarkeit der Elbe die Binnenschifffahrt einen Teil der Containerverkehre übernimmt, ist auf die kostengünstigere Abwicklung gegenüber der Bahn besonders bei den weniger eilbedürftigen Containern zurückzuführen. Der in den Jahren mit niedrigem Wasserstand niedrigere Anteil der Binnenschifffahrt korrespondiert mit einem höheren Anteil der Bahn und demonstriert diese Ergänzungsfunktion anschaulich. Darüber hinaus wird auf die einschlägigen Ziele der Raumordnung im Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen für den Hafen Riesa verwiesen (siehe auch Kapitel C.V.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Soweit die Einwender rügten, dass die Trimodalität weitgehend nur auf dem Papier bestünde und hauptsächlich dazu diene, Fördermittel abzugreifen, ist diese Auffassung unzutreffend. Auch die von den Einwendern wiederholt angeregten Alternativstandorte außerhalb der Flussaue und von Wohngebieten sind nicht geeignet, die Planungsziele zu erreichen.

> Dieser Einwand, der im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet ist, ist unbegründet. Wie bereits wiederholt ausgeführt, ist die Planrechtfertigung für das Planvorhaben gegeben (siehe Ausführungen unter Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Ebenso steht die Lage des Vorhabens innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes einer Errichtung und dem Betrieb eines trimodalen KV-Terminals nicht entgegen. Die Auswirkungen im Hochwasserfall sind gut beherrschbar (siehe auch Kapitel C.V.4.2.4 und C.V.4.2.5 sowie inhaltlich entsprechende Ausführungen besonders in den Kapiteln des Planfeststellungsbeschlusses C.VI.2.4 und C.VI.2.12). Der Einwand wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zusammenfassend kamen die Einwender zu dem Schluss, dass keine „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" für das Planvorhaben ableitbar seien. So sei der Bedarf insgesamt nicht ordnungsgemäß nachgewiesen, die Bedarfsanalyse zur Planrechtfertigung für den Neubau eines KV-Terminals sei nicht ausreichend, um mögliche Schädigungen des Ökosystems zu rechtfertigen. Es gäbe keine Alternativenprüfung unter Einbezug anderer Standorte, welche nicht der Hochwassergefahr ausgesetzt wären. Auch eine fundierte Nutzen/Kosten-Analyse läge nicht vor, um die Schäden vor der Allgemeinheit zu rechtfertigen.

> Diese Schlussfolgerungen sind – wie in den vorstehenden Ausführungen begründet – in Bezug auf das Planvorhaben nicht zutreffend. Das Vorliegen von Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses ist schon keine regelmäßige Voraussetzung der Zulässigkeit eines planfeststellungsbedürftigen eisenbahnbetrieblichen Vorhabens bzw. der Errichtung eines KV-Terminals. Erst Recht kann nicht

gefordert werden, dass für das Vorhaben „zwingende Gründe des öffentlichen Interesses" sprechen. Es gilt vielmehr das Abwägungsgebot, § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG. Zwingende Gründe des überwiegenden Interesses sind gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG nur dann erforderlich, wenn die Prüfung der FFH-Verträglichkeit ergibt, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Dies ist hier nicht der Fall.

Abgesehen davon besteht an der Vorhabenrealisierung sehr wohl ein öffentliches Interesse. Der geplante Neubau des KV-Terminals stärkt den Wirtschaftsstandort Riesa. Die Auslastung der bestehenden Kapazitäten des Hafens Riesa und die Umschlagprognosen für den Containerumschlag belegen, dass die nachgefragten Umschlagleistungen ohne einen Ausbau der Umschlagkapazitäten kurz- und mittelfristig nicht mehr bedient werden können. Darüber hinaus besteht ein öffentliches Interesse am Ausbau der Infrastruktur für die Binnenschifffahrt, um diesen klimafreundlichen Transportträger verstärkt zu vernetzen und zu nutzen.

Das öffentliche Interesse an dem Vorhaben ist zudem u. a. im Landesentwicklungsplan Sachsen, dort als Ziele der Raumordnung unter Nr. 3.6.2 und 3.6.3, dokumentiert (siehe Kapitel C.V.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 3.1: Soweit die Einwender mit einer tabellarischen Darstellung des Güterumschlags im Hafen Riesa von 1992 bis 2017 in Tonnen/Jahr, untergliedert nach Schiff, Bahn und LKW (Quelle: Große Anfrage im Sächsischen Landtag 6/13315 vom 13.08.2018, Antwort B18 Anlage), insbesondere ihre vorherigen unter Nr. II. und III. geäußerten Zweifel an der Schiffbarkeit der Elbe, der Standortgeeignetheit und der dem Vorhaben zugrunde liegende Umschlagprognose untersetzen wollten, führt auch das zu keiner anderen Einschätzung der Bedeutung des Hafens Riesa.

An der auch künftigen Bedeutung des Containerumschlags für die Binnenschifffahrt im Hafen Riesa bestehen für die Planfeststellungsbehörde keine grundsätzlichen Zweifel. Wie bereits oben zu den Punkten II. und III. dieser Einwendung weitergehend ausgeführt, worauf direkt verwiesen wird, kommt es auf die Details zu den Umschlagprognosen für die Frage der Planrechtfertigung nicht maßgeblich an. Die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Alternativenprüfung ist nicht zu beanstanden. Der Gesamtcharakter des Vorhabens als trimodaler Güterumschlagplatz im Hafen Riesa ist gegeben. Die für das Vorhaben beplanten Flächen sind für das konkrete Vorhaben geeignet. Gleichzeitig sind die im Hafen Riesa vorhandenen Umschlaganlagen schon seit Jahren nicht ausreichend, um weitere Steigerungen des Containerumschlags besonders über die Schiene zu realisieren. Durchgreifende Zweifel an der von der Vorhabenträgerin erarbeiteten Bedarfsprognose bestehen nicht. Diese Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 3.2.: Die Einwender übten Kritik an der Darstellung der aktuellen Umschläge im gesamten Hafen mit den jeweiligen Anteilen der drei Verkehrsträger und des möglichen Konfliktpotentials des LKW-Verkehrs. Bedenklich erschien dabei die Zunahme des LKW-Verkehrs im Hafen. Die Angaben der Vorhabenträgerin zu den Anteilen des Bahntransports mit ca. 73,5 %, des Schiffstransports mit ca. 8,5 % und des LKW-Transports mit ca. 18 % im Erläuterungsbericht (Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht 1. Tektur, Seiten 33 und 34) seien nicht korrekt. Diese Zahlen passten nach Einschätzung der Einwender nicht zum tatsächlichen Güterumschlag in Tonnen/Jahr, sie verwiesen dazu auf die in ihrer Einwendung unter Punkt 3.1 aus den Landtagsdokumenten entnommenen tabellarischen Darstellung des Güterumschlags für den Zeitraum 1992 bis 2017, aus der

hervorgeht, dass die meisten Gütertonnen über LKW angeliefert wurden. Somit seien die Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin unvollständig und entsprächen nicht dem tatsächlichen Transport des Hafenbetriebes.

> Diese Darlegungen sind nicht zutreffend. Die in den Planfeststellungsunterlagen genannten Daten sind nicht fehlerhaft. Die Abweichungen zu den von den Einwendern aus den Landtagsdokumenten zitierten Umschlagmengen mit den entsprechenden Anteilen der Verkehrsträger sind dadurch begründet, dass jeweils unterschiedliche Parametern verglichen werden. Die in der Antwort auf die Große Anfrage genannten Güterumschläge umfassen u. a. auch den Umschlag von ca. 294 000t/a Getreide und Düngemittel eines Hafenansiedlers sowie den Umschlag der Fa. BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg (ehem. Beiselen GmbH Ulm), die vermutlich überwiegend mit der Bahn umgeschlagen werden (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Seite 76). Die Tabelle 4 auf Seite 34 des Erläuterungsberichts umfasst lediglich den Containerumschlag der Vorhabenträgerin im Hafen Riesa im Zeitraum von 2007 bis 2017. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Darüber hinaus erhoben die Einwender Zweifel an der Analyse der Umschlagprognose durch die Vorhabenträgerin und verwiesen dazu beispielhaft auf Abbildung 6 (Transportoptionen für einen 20' Container von Riesa zum Hafen Hamburg – Preise indikativ) des Anhangs 21 zum Erläuterungsbericht. Die hier enthaltene Angabe, dass die Binnenschifffahrt gegenüber der Bahn um bis zu 30% kostengünstiger sei, wäre rechnerisch fehlerhaft und bedürfe einer Korrektur in einen Kostenvorteil von 15 %. Aber auch diese Annahme werde von den Einwendern bezweifelt, da nach eigener Recherche die Bahn der günstigste Verkehrsträger sei. Insofern seien die in den Planfeststellungsunterlagen betrachteten betriebswirtschaftlichen Kosten der Binnenschifffahrt unzulässigerweise auf den Standort Riesa und auch für den Binnenschiffsverkehr auf der Elbe übertragen worden.

> Diese Einschätzung ist nicht begründet. Die mit diesem Einwand aus dem PLANCO-Gutachten (Seite 38) übernommene, wörtlich zitierte Aussage „Im Durchschnitt der ...." bezieht sich zwar tatsächlich auf andere Fahrtgebiete der Binnenschifffahrt, wurde aber deshalb auch so bewusst nicht in die Planunterlagen übernommen (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Anhang 21, Seite 17, letzter Absatz). Die Vorhabenträgerin organisiert selbst Transporte in Richtung Hamburg sowohl per Bahn als auch per Schiff und kann aus eigener Erfahrung feststellen, dass das Binnenschiff gegenüber der Eisenbahn in der Relation Hamburg – Riesa Preisvorteile von ca. 15 % aufweist (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Anhang 21, Seite 18, Abb. 6). Bei Schiffbarkeit der Elbe kommt u. a. die Binnenschifffahrt bevorzugt bei der Zuführung von Leercontainern und bei open-top-Containern mit out-of-gauge Ladungen zum Einsatz. Da die Vorhabenträgerin bei ca. 1/3 der Containertransporte selbst über das Transportmittel entscheidet, kann die Bedarfsprognose auch aus dieser Sicht als plausibel beurteilt werden. Diese Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Soweit die Einwender forderten, dass anstatt des Ausbaus im Riesaer Hafen und dem dafür notwendigen Gewässerausbau der Elbe eine Stärkung des schienengebundenen Güterverkehrs an einem anderen Standort vorzusehen sei, ist diese Forderung nicht begründet.

> Vorliegend handelt es sich um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG. Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist der prognostizierte Güterbahnverkehr und die hierfür erforderliche Eisenbahninfrastruktur. Mit dem geplanten trimodalen KV-Terminal sind für die

Elbe zudem keine Maßnahmen des Gewässerausbaus verbunden und für das Vorhaben auch nicht erforderlich. Weiterhin ist der von der Vorhabenträgerin vorgenommene Variantenvergleich und die Entscheidung für die Vorzugsvariante insgesamt nicht zu beanstanden (siehe auch weitergehend Kapitel C.III.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Zudem ist die Elbe ab Schöna eine Bundeswasserstraße i. S. des § 1 Abs. 1 WastrG. Diese Zuordnung liegt ebenfalls dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde. Die Einwendung wird insofern zurückgewiesen.

Zu 3.3., 3.4 und 3.5: Die Einwender machten ebenfalls die Wittenberger 6 Punkte Erklärung zum Gegenstand ihrer Einwendung, zogen zum Beleg der eingeschränkten Schiffbarkeit der Elbe statistische Daten zu den Wasserständen der Elbe in den letzten Jahren heran und äußerten sich gegen eine komplette Kanalisierung des gesamten Flusses unter Anordnung von Staustufen, was wertvolle Elb-Auen mit ihren Wäldern zerstören und die Hochwassergefahr erhöhen würde. Nach ihrer Auffassung müsste vor einem Hafenausbau erst die Machbarkeit der Mindestfahrrinnentiefe für die Elbe von 1,40 m geprüft und die Umweltschutz- und Naturschutzziele umgesetzt werden.

Die Elbe ist ab Schöna eine Bundeswasserstraße i. S. des § 1 Abs. 1 WastrG. Diese Zuordnung liegt dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde. Das geplante Vorhaben steht darüber hinaus der Wittenberger Erklärung nicht entgegen (siehe u. a. auch Kapitel C.V.4 und C.V.5 des Planfeststellungsbeschlusses). Mit dem geplanten Vorhaben sind für die Elbe keine Maßnahmen des Gewässerausbaus i. S. des § 67 Abs. 2 WHG bzw. sonstige Maßnahmen, die mit einem Eingriff in das Gewässer verbunden sein könnten, geplant. Insofern sind die geäußerten Bedenken, dass das Planvorhaben Schäden am Elbestrom oder dessen Ufer bzw. an den Abflussverhältnissen im betreffenden Flussabschnitt zur Folge haben könnte, für das Planvorhaben nicht zutreffend (siehe auch Kapitel C.V.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwand wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu IV./4.1. und 4.2.: Unter Beifügung von Angaben zu für den Hafen Riesa eingesetzten Fördergeldern in den Jahren 1995 bis 2017 stellten die Einwender die Rentabilität des Umschlagbetriebs im Hafen Riesa in Frage. Nach deren Einschätzung müssten zudem Zusatzkosten durch das notwendige kostenintensive Ausbaggern der Hafensohle von der Vorhabenträgerin getragen werden, da die Döllnitz Geschiebefrachten von geschätzten 10 000 t/a im Hafenbecken anschwemmen würde, die aufgrund der hohen Belastungen nicht im Umkreis von Riesa entsorgt werden könnten. Somit seien für eine vollständige Nutzung des Riesaer Hafens exorbitante Unterhaltungskosten erforderlich.

Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. Anhaltspunkte für eine mangelnde Finanzierbarkeit sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens ist in erster Linie das Problem eines Vorhabenträgers. Dem Vorhaben stehen keine unüberwindbaren finanziellen Schranken gegenüber, die Vorhabenträgerin hat auch in den Planfeststellungsunterlagen nachvollziehbar dargelegt, dass einer Umsetzung des Vorhabens keine wirtschaftlichen Gründe entgegenstehen. Dies betrifft auch die notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen für das Hafenbecken. Ausbaggerungen finden in einem Turnus von ca. 10 Jahren statt. Die letzten Ausbaggerungen innerhalb des Hafenbeckens Riesa wurden im Zusammenhang mit den Hochwasserschadensbeseitigungen nach den Hochwasserereignissen der Jahre 2002 und 2013 realisiert. Auch der natürliche Sedimenttransport der Döllnitz in das Hafenbecken steht in keinem Zusammenhang mit dem Planvorhaben, die geringe vorhabenbedingte Erhöhung des Schiffsverkehrs innerhalb des Hafenbeckens hat keine messbaren Auswirkungen auf die Sedimentablagerungen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 4.3.: Durch die Einwender wurde die Richtigkeit der Handhabung von Gefahrgütern im Bereich des KV-Terminals bezweifelt, Gefahrgüter könnten in das Grundwasser bzw. Hafenbecken gelangen und dort Schäden verursachen. Dies könne auch bei einer Zwischenlagerung am Ort über nur bis zu 24 Stunden geschehen. Weiterhin äußerten die Einwender die Besorgnis, dass – obwohl die Vorhabenträgerin in der Planung dargelegt hat, keine Abfälle, Sprengstoffe und radioaktive Stoffe umzuschlagen – aufgrund von Rückbaumaßnahmen von Atomkraftwerken zunehmend radioaktive Stoffe in Umlauf kommen, so dass insbesondere schwach radioaktive Stoffe in das Hafenterminal gelangen könnten. Daher forderten die Einwender auch, entsprechende Überwachungseinrichtungen und Kontrollmaßnahmen insbesondere im Ein- und Ausgangsbereich zu installieren. Insgesamt werde nach Auffassung der Einwender die Anlagensicherheit des Terminals unzureichend betrachtet, desgleichen der Brandschutz. In den Planunterlagen zur Tektur 1 hätte nur ein Verweis auf das Brandschutzgutachten 2015 vorgelegen, wodurch eine umfassende Betrachtung nicht möglich gewesen sei.

Die von den Einwendern pauschal geäußerten Zweifel an der Richtigkeit der Handhabung von Gefahrgütern im neuen KV-Terminal sind nicht begründet. Entsprechend dem in den Planfeststellungsunterlagen von der Vorhabenträgerin beschriebenen Betriebskonzept werden Gefahrstoffe oberhalb der ADR/RID Freimengengrenze ausdrücklich nicht eingelagert, sondern nur in gefahrgutrechtlich zugelassenen Transport-/Verpackungseinheiten umgeschlagen. Darüber hinaus werden Abfälle, Sprengstoffe und radioaktive Stoffe hier nicht umgeschlagen (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 17.1). Zur Vermeidung des Eintrags von wassergefährdenden Stoffen in das Grund- oder Oberflächenwasser wird das Niederschlagswasser von den versiegelten Flächen des neuen KV-Terminals gesammelt und über einen Lamellenklärer in das Hafenbecken abgeführt. Für ggf. unvorhergesehen auftretende Leckagen auf dem Terminalgelände ist mit den vorhandenen Abwasseranlagen und der Notabsperrung des Auslaufs in das Hafenbecken ein ausreichendes Speichervolumen für das Sammeln und Abpumpen von verunreinigtem Wasser gewährleistet (siehe auch Kapitel C.V.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Darüber hinaus wird für den Betrieb des KV-Terminals ein Brandschutzkonzept erstellt, dass geeignete Maßnahmen des Brand- und Katastrophenschutzes für einen Gefahrenfall vorsieht (siehe auch Ordner 8, Register 2 der Planunterlagen). Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde sind die von der Vorhabenträgerin geplanten Maßnahmen geeignet und zweckmäßig, um im Havariefall den Eintrag von Wasserschadstoffen in Gewässer zu unterbinden. Diese Einschätzung bestätigen auch insbesondere die Stellungnahmen der Stadtverwaltung Riesa sowie des Landratsamtes Meißen. Darüber hinausgehende Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen waren daher der Vorhabenträgerin nicht aufzuerlegen.

Die Anforderungen an das Verfahren zur Anhörung der Öffentlichkeit richten sich nach § 18a AEG i. V. mit § 73 VwVfG sowie nach § 9 UVPG a. F. Das durch die SAFE-TEC Consulting GmbH mit Datum vom 18.12.2014 erstellte und mit dem Antrag auf Planfeststellung vom Mai 2015 eingereichte Brandschutzkonzept ist weiterhin gültig (siehe Ordner 8, Register 2 der Planunterlagen). Änderungen hierzu wurden weder im Rahmen der Tektur 1 noch der Tektur 2 vorgenommen. Alle Änderungen zum Planentwurf vom Mai 2015 wurden in einer ersten Tektur zusammengefasst und allen denjenigen Behörden, deren Aufgabenbereiche und denjenigen Dritten, deren Belange aufgrund der Änderung der Planfeststellungsunterlagen stärker als ursprünglich vorgesehen beeinträchtigt werden könnten, wurde die Gelegenheit gegeben, zu den beabsichtigten Änderungen Stellung zu nehmen bzw. Einwendungen zu erheben, § 73 Abs. 8 VwVfG (siehe auch Kapitel B.II.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Einer erneuten Auslegung der bereits

ausgelegten (ungeänderten) Planunterlagen nach § 73 VwVfG bedurfte es nicht. Gleichzeitig wurde mit dem Erläuterungsblatt zum Ordner 8, Register 2 der Tektur 1 hinreichend darüber informiert, dass das Brandschutzkonzept des Ausgangsantrags weiterhin ohne Änderungen gültig ist. Die Planunterlagen der Tektur 1 enthielten insofern genaue Informationen über die Änderungen des ursprünglichen Planentwurfs. Damit wurde dem § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG hinreichend Genüge getan. Auch aus § 9 UVPG a. F. folgt nichts Abweichendes. Unabhängig davon bestehen nachvollziehbar entsprechend der gutachterlichen Beurteilung zum Brandschutzkonzept für das neue KV-Terminal aus brandschutztechnischer Hinsicht gegen das Planvorhaben keine Bedenken, wenn die darin aufgeführten Brandschutzmaßnahmen und die einschlägigen Sicherheitsvorschriften beachtet werden.

Die Einwendung wird in den Punkten zurückgewiesen.

Zu 4.4.: Unter Verweis auf das regionalplanerisch ausgewiesene Vorbehaltsgebiet für den Hochwasserschutz, wovon die geplante Fläche für das KV-Terminal überwiegend mit erfasst wird, rügten die Einwender die nach ihrer Einschätzung unzureichenden Ausführungen in den Planunterlagen zu den Anforderungen des Hochwasserschutzes. Hierbei sei auch der Verlust von erheblichem Retentionsraum im Hafen zu beachten, der bei einem 100-jährlichem Hochwasser extreme Hochwasserschäden an anderer Stelle zusätzlich verursachen würde. Es wurde bezweifelt, dass das Retentionsvolumen richtig ermittelt wurde, da die Hochwasserschutzmaßnahme Kirchstraße fehle, die erhebliches Überschwemmungsgebiet auf der nördlichen Hafenseite beseitigt habe. In den Kartendarstellungen der Planunterlagen sei dieses Gebiet immer noch als vorhandenes Überschwemmungsgebiet gekennzeichnet, daher müssten die Karten und entsprechenden Ausführungen korrigiert werden.

Diese Darlegungen sind nicht zutreffend. Die Vorhabenträgerin nahm in den Planfeststellungsantrag eine hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen im Untersuchungsgebiet vom 12. Juni 2014 auf (siehe Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen). Die Wasserspiegellagenberechnung ist vom Gutachter auf der Basis der im Auftrag der LTV erarbeiteten Modellierung für den Bereich Riesa erarbeitet worden, wobei die fertiggestellten bzw. im Bau befindlichen Hochwasserschutzmaßnahmen im Bereich des Hafens Riesa berücksichtigt worden sind. Die ergänzenden Ausführungen in der Tektur zur hydraulischen Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe vom 31.03.2020 untersetzen diese Angaben (siehe auch Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen – Tektur zur hydraulischen Untersuchung vom 31.03.2020, Abbildung 4.2). Im Ergebnis der vorgenommenen hydronumerischen Simulationsergebnisse wurde richtigerweise nachgewiesen, dass das Vorhaben keine maßgeblichen Auswirkungen auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe, die Strömungsausbildung in der Elbe und auf ihren Vorländern sowie auf den Rückhalt in der Elbaue besitzt. Darüber hinaus trägt die Vorhabenträgerin den Hochwasserrisiken durch angepasste Bauweise Rechnung (z. B. Aufständerung der geplanten Mittelspannungsanlage). Zusätzlich plant die Vorhabenträgerin, den infolge des Vorhabens verloren, gehenden Retentionsraum durch eine Maßnahme der Retentionsraumgewinnung mittels Rückbau von Abschnitten des sog. Muskatorgleises linksseitig entlang der Elbe auszugleichen (siehe auch weiterführend Kapitel C.V.4.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses).

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin in Bezug auf die Hochwassergefahren einen Hochwassermaßnahmeplan aufgestellt, der Maßnahmen zur Flächen-,

Bau-, Verhaltens- und Risikovorsorge in Hochwassersituationen vorsieht (siehe auch Ordner 4, Register 2 der Planunterlagen).

Die Einwendung wird insofern in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 4.5.: Die Einwender übten weiterhin Kritik an der mit dem Vorhaben verbundenen Bodenversiegelung, die dem Ziel der Bauleitplanung, die Flächenversiegelung zu begrenzen, die Regenwasserversickerung zu fördern, für einen geregelten Abfluss von Oberflächengewässern im Sinne des Hochwasserschutzes und des Wasserrückhalts zu sorgen und den Eintrag wassergefährdender Stoffe zu verhindern, widerspreche. Die Bodenversiegelung habe Auswirkungen auf den Wasserhaushalt, da der Oberflächenabfluss erhöht und die Grundwasserneubildung verringert werde, zudem stehe der Standort nicht mehr als Lebensraum von Pflanzen und Tieren zur Verfügung. Durch die Versiegelung entfalle eine lokalklimatisch und lufthygienisch entlastende Vegetationsstruktur.

Diese Ausführungen sind aufgrund der für den Vorhabenstandort charakteristischen, stark anthropogen beeinflussten Bodenschichten (vorhandener hoher Versiegelungsgrad, Alltlastenverdachtsflächen) nicht begründet. Bei den zu versiegelnden Böden handelt es sich um ca. 1 bis 4 m mächtige hochverdichtete Böden aus anthropogenen Auffüllungen, die keine bzw. nur eine eingeschränkte Versickerungsfähigkeit aufweisen. Die Flächen sind somit bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt ohne Bedeutung für die Grundwasserneubildung. Die geplanten zusätzlichen Versiegelungen werden durch landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen kompensiert (u. a. Gehölzpflanzungen auf der Nordseite des Hafenbeckens und Rückbau des ehemaligen Muskatorgleises). Gleichzeitig werden bei Bodenabtragsarbeiten anfallende verunreinigte bzw. kontaminierte Bodenschichten separiert und fachgerecht entsorgt. Mit der Versiegelung im Bereich der vorhandenen Altlastenverdachtsflächen wird gleichzeitig ein mögliches Auswaschen wasserlöslicher Schadstoffe durch versickerndes Niederschlagswasser in das Grundwasser verhindert (siehe auch Kapitel C.V.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Darüber hinaus ist allenfalls 5 bis 10 % der zu versiegelnden Böden eine Qualität von biotopstruktureller Bedeutung zuzumessen Die auf dem Gelände des geplanten KV-Terminals teilweise vorhandenen Vegetationsstrukturen (überwiegend junge Ruderalvegetation) sind 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 insgesamt in den umliegenden Wohnbebauungen zu erwarten sind. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu V.: Soweit die Einwender nochmals allgemein vortrugen, dass die in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens (Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 13) aufgeführten potenziellen betriebsbedingten Wirkungen, wie die Beeinträchtigungen durch Lärm, Licht und Schadstoffemissionen und Erschütterungen, von den Einwendern nicht hingenommen werden und auch der Verlärmung durch den Hafenbetrieb in der Nacht und am Wochenende nicht zugestimmt werde, sind diese Einschätzungen nicht begründet. Dies trifft ebenfalls die darüber hinaus getroffenen pauschalen Feststellungen hinsichtlich einer vermuteten Einleitung von Schadstoffen durch Niederschlagswasser in das Hafenbecken, eines unfallbedingten Schadstoffeintrags in das Hafenbecken (Havariefall), eines vermuteten Schadstoffeintrags im Zuge von Extremhochwasserereignissen, dem unzulässigen Verlust von Habitatstrukturen/Lebensstätten, einer als unzureichend beurteilten Lärmminderung nachts durch Beschränkung auf die Abfertigung von bis zu 2 LKW/h und den Betrieb von nur einem Containervollportalkran, des vermuteten Entfalls des LKW-Fahrverbots an

Sonn- und Feiertagen für Riesa aufgrund des Hafenbetriebs, der Ablehnung der Verkehrslenkung über die Paul-Greifzu-Str./Uttmannstraße und der In-Fragestellung der Luftschadstoffprognose.

> Den zu den hier genannten vorhabenbezogenen Wirkfaktoren vorgetragenen Kritiken fehlt es durchgängig an den notwendigen Konkretisierungen dazu, welche einzelnen Aussagen in den Planfeststellungsunterlagen nicht nachvollziehbar wären bzw. welche gesetzlichen Vorgaben konkret verkannt worden sein könnten. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen. Darüber hinaus wird allgemein zu diesen Punkten der Einwendung auf die jeweils zutreffenden Kapitel der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Einwender äußerten ebenfalls pauschal, dass die mit der Tektur 1 vorgenommene Verlängerung der Lärmschutzwand in Länge und Höhe immer noch nicht ausreichend sei.

> Diese Forderung ist nicht begründet. Die mit dem Schalltechnischen Gutachten unter Anordnung einer 8 m hohen und mindestens 125 m langen Schallschutzwand ermittelten Beurteilungspegel bzw. die Berechnungsergebnisse belegen, dass die vorhergesehene Lärmschutzwand ausreichend dimensioniert ist, um unzumutbare Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen an den benachbarten Immissionsorten auszuschließen (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Anlagen 6.1 bis 6.8 und 7). Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu VI.: Soweit die Einwender vortrugen, dass die Lärmprognose in wesentlichen Teilen nicht nachvollziehbar sei, den Vorgaben der TA Lärm nicht entspräche und die tatsächlich von dem Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen sowie die zugrunde gelegten Vorbelastungen erheblich unterschätze, so dass zu befürchten sei, dass die tatsächlich für den ungünstigsten Betriebszustand am Tage sowie die lauteste Stunde in der Nacht zu erwartenden Lärmgesamtbelastungen erheblich höher seien als prognostiziert und teilweise über den jeweils anzuwendenden Richtwerten der TA Lärm lägen und damit das Vorhaben im Hinblick auf die Lärmbelastungen nicht genehmigungsfähig sei, so ist diese Einschätzung unbegründet.

> Die Einwände sind unsubstantiiert, die gegen das Schalltechnische Gutachten erhobenen Bedenken fehlt es insbesondere durchgängig an Konkretisierungen dazu, welche „wesentlichen" Teile der Schallimmissionsprognose nicht nachvollziehbar sei oder welche Vorgaben der TA Lärm konkret verkannt worden sein sollen. Die dem Schalltechnischen Gutachten zugrunde liegenden Beurteilungsgrundlagen, die methodische Vorgehensweise, die Ermittlung der Vorbelastungen, die prognostizierten Schallimmissionswerte sowie die der Prognose zugrunde liegenden Nutzungsansätze – unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Einwendungen und Fragen im Erörterungstermin vom 27.09.2016 – werden ausführlich insbesondere in Kapitel 3 und der Anlage 2.3 des Schalltechnischen Gutachtens vom 07.02.2018 beschrieben. Etwaige allgemein gehaltene Befürchtungen dazu, dass die bei der Vorhabenrealisierung tatsächlich anfallenden Gesamtbelastungen durch Schallimmissionen die prognostisch ermittelten Werte erheblich übersteigen könnten, sind nicht zutreffend (siehe weitergehend Kapitel C.V.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung wird daher in diesen Punkten zurückgewiesen.

Darüber hinaus machten sich die Einwender die Einwendung von Herrn J. N. vom 23.11.2015 gegen die Kapazitätserweiterung des Stahlwerkstandorts von Feralpi inhaltlich und im Wortlaut zu eigen.

Vorliegend handelt es sich hier um eine eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG. Die Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen erfolgte richtigerweise i. S. der TA Lärm auf der Grundlage einer Prognose der Geräuschimmissionen der zu beurteilenden Anlage sowie der Bestimmung der Vorbelastung und Ermittlung der Gesamtbelastung. Die von Feralpi zum oben genannten Zeitpunkt beantragte Kapazitätserweiterung wurde bei der Ermittlung der Vorbelastung für das beantragte Vorhaben berücksichtigt (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen). Zukünftige Erweiterungsabsichten im Bereich von Gewerbestandorten im Umfeld des planfestgestellten KV-Terminals bedürfen eines neuen Zulassungsverfahrens unter Sicherstellung des hinreichenden Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Einwirkungsbereich der dann neu zu beantragenden Anlage. Die Einwendung hat sich insofern in diesem Punkt erledigt.

Im Hinblick auf die mit dem Schalltechnischen Gutachten erfolgte prognostische Ermittlung der nächtlichen Gesamtbelastung für den IO 14 (Wohnhaus Paul-Greifzu-Str. 8) äußerten die Einwender die Auffassung, dass mindestens die Werte der TA Lärm von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts – und nicht wie im Gutachten angegeben die Werte von 65 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts – heranzuziehen seien. Aufgrund der Überschreitung des Dauerschallpegels von 1,4 dB(A) sei das geplante Vorhaben an diesem Standort zur vorhandenen Wohnbebauung nicht hinnehmbar.

Diese Einschätzung der Einwender ist nicht zutreffend. Der Immissionsort IO 14 besitzt aufgrund der in der näheren Umgebung vorhandenen Nutzungen richtigerweise den Schutzanspruch eines Gewerbegebietes. Richtwertüberschreitungen sind folglich für diesen Immissionsort nicht vorhanden. Der Richtwert der TA Lärm für Gewerbegebiete wird hier entsprechend der gutachterlichen Prognose um 7,7 dB(A) unterschritten (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Anlage 7). Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Die Einwender rügten weiterhin, dass sich das eingearbeitete digitale Geländemodell nur auf die Immissionsorte, nicht jedoch auf die Emissionsquellen beziehe. Dies sei unzureichend, da bei einer Berechnung von der Emissions-Quellhöhe aus das Ergebnis negativer zu betrachten wäre, da weniger Hindernisse für die Schallausbreitung vorhanden seien. Auch seien weiträumige Rasterlärmkarten für den Tag- und Nachtzeitraum vorzulegen.

Diese Annahme der Einwender ist nicht zutreffend. Grundsätzlich ist es fachlich zulässig und üblich, ein Geländemodell zu verwenden. Die Quellhöhen sind vom Gutachter entsprechend der tatsächlichen Gegebenheiten bzw. den Planunterlagen – auch nach Einschätzung der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde – zutreffend ermittelt worden (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnische Gutachten vom 07.02.2018 bzw. 22.06.2020, Anlage 3.1 und 3.2). Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Aufgrund der Angaben im Schalltechnischen Gutachten, dass für die Nachtstunde mit zwei Containern pro LKW gerechnet werde, aber für den Tagzeitraum wohl nicht, erhoben die Einwender die Forderung, dass Tags nur LKW's mit einem Container in das neue KV-Terminal fahren dürften.

Diese Forderung ist nicht begründet. Im Schalltechnische Gutachten haben richtigerweise als Schallemissionsgrößen u. a. die prognostizierten Abstellvorgänge auf der Containerstellfläche, Fahrbewegungen und Abstellvorgänge der LKW so-

wie Verladung/Containerumschlag auf die Verkehrsmittel Berücksichtigung gefunden. Gemäß Nr. 6.4 der TA Lärm gelten die zulässigen Immissionsrichtwerte für den Tagzeitraum für eine Beurteilungszeit von 16 Stunden für den ungünstigsten Betriebszustand am Tage sowie für den Nachtzeitraum für die lauteste Stunde in der Nacht. Im Zusammenhang mit diesen Beurteilungszeiten ist der gutachterliche Ansatz für den Nachtzeitraum in Bezug auf die Ein- und Ausfahrt von zwei LKW pro Stunde mit einem max. Umschlag von je vier Containern je LKW nicht in Zweifel zu ziehen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Unter Verweis auf die im Schalltechnischen Gutachten berücksichtigten Frequentierungen für Reachstacker (34 Bewegungen mit Containertransport im Tageszeitraum) trugen die Einwender vor, dass die Fahrten in und um die Servicehalle nicht getrennt betrachtet werden könnten, eine entflechtende Veranschlagung sei nicht möglich, so dass dieser Ansatz im Schallgutachten hier falsch sei. Daher wurde die Forderung erhoben, dass genau 17 Bewegungen mit Containertransport festzusetzen und zu überwachen seien.

Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. So wurde u. a. auch im Erörterungstermin am 26.09.2016 von der Vorhabenträgerin ausgeführt, dass die Reachstacker entsprechend dem Betriebskonzept nur für den Leercontainertransport zum und vom Containerservicebereich während des Tageszeitraums eingesetzt werden. Einen Einsatz der Reachstacker für den regulären Containerumschlag zwischen den Verkehrsmitteln Schiff/Eisenbahn/LKW innerhalb des KV-Terminal sieht die Vorhabenträgerin nicht vor (siehe auch Protokoll der Landesdirektion Sachsen zum Erörterungstermin am 26.09.2016, S. 188 ff.). Auch in diesem Zusammenhang kann davon ausgegangen werden, dass die für das Planvorhaben gutachterlich erstellte Lärmprognose nicht zu beanstanden ist. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 6.1.: Soweit die Einwender wiederholt Kritik an den im Schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegten Gebietseinstufungen (siehe oben unter Nr. I. der Einwendung) üben, ist diese nicht begründet.

Wie bereits vorstehend ausgeführt, entsprechen die Gebietseinstufungen den tatsächlichen Nutzungen. Hierzu wird auch auf die Ausführungen unter C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu 6.2.: Weiterhin könnten die im Schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegten Beurteilungspegel für die Vorbelastungen von den Einwendern nicht nachvollzogen werden. Insbesondere fehlten die detaillierten Berechnungsergebnisse aus dem Gutachten für die Kapazitätserhöhung des Stahlwerksstandortes von Feralpi vom 16.04.2013. Auch die Vorbelastungsquellen durch den Betrieb des bestehenden Hafenterminals seien nicht nachvollziehbar. So werde nicht dokumentiert, welche Einzelbeiträge die verschiedenen Quellen lieferten. Es sei auch offen, ob jeweils die ungünstigste Nachtstunde bei den in diesem Zeitraum betriebenen Anlagen Berücksichtigung gefunden habe. Die Einwender forderten insofern eine Messung der Vorbelastung insbesondere in der Nachtzeit. Darüber hinaus äußerten die Einwender die Meinung, dass die Vorbelastung des bisherigen Hafenbetriebs in den Unterlagen fehle und dies ebenfalls ein gravierender Fehler in dem Planfeststellungsverfahren sei.

Die Einwände zu den Vorbelastungsdaten sind insgesamt unbegründet. In dem Schalltechnischen Gutachten vom 04.11. 2014 und den Überarbeitungen der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens mit den Tekturen 1 und 2 wird die schallimmissionsbezogene Vorbelastung der relevanten Immissionsorte hinreichend betrachtet (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 04.11.2014, Kapitel 5 und Überarbeitung des

Schalltechnischen Gutachtens 1. und 2. Tektur, Kapitel 3). Im Schalltechnischen Gutachten sind die einzelnen zu berücksichtigenden Vorbelastungs-Schallquellen mit den behördlich genehmigten Immissionspegeln, ermittelten Immissionspegeln sowie vorhandenen Erfahrungswerten konkret dargestellt (siehe Ordner 7, Register 1, Kapitel 5.2 und Anlage B2 des Schalltechnischen Gutachtens vom 4. November 2014). Die Lage der hierfür maßgeblichen Gewerbebetriebe ist anhand eines Übersichtslageplans hinreichend dokumentiert (siehe Ordner 7, Register 1, Schalltechnisches Gutachten vom 4. November 2014, Anlage A1 – Übersichtslageplan – Rechenmodell). Unter Berücksichtigung der daraus resultierenden Schallleistungspegel sind in Übereinstimmung mit den gültigen fachlichen Standards über eine Schallausbreitungsrechnung mit dem Rechenmodell SoundPlan die Vorbelastungs-Schallimmissionspegel an den Immissionsorten IO1 bis IO17 ermittelt und hinreichend dokumentiert worden (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 04.11.2014, Tabelle 2).

Die für die Vorbelastung zugrunde gelegten Beurteilungspegel beziehen sich jeweils auf die volle Nachtstunde mit dem höchsten Beurteilungspegel (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung des Schalltechnisches Gutachtens mit Tektur 1 und 2, Tabelle 3.3 und Anlage B4). Dies ist sowohl in der Tabelle als auch in Anlage B4 zum Schalltechnischen Gutachten durch die gängige Bezeichnung für den Beurteilungspegel in der Nachtzeit LrN dokumentiert.

Auch die Erhebung von Messreihen für die Vorbelastung ist keine zwingende Vorgabe in einem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren. Liegen, wie hier, belastbare Erfahrungswerte und Daten zu genehmigten Schallemissionen der relevanten Bestandsanlagen in der Umgebung vor, sind diese für die gebotene Prognose der mit dem Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen ausreichend. Anhaltspunkte dafür, dass dies in dem Planfeststellungsverfahren für das KV-Terminal anders sein soll, liegen nicht vor. Auch die beteiligten Immissionsschutzbehörden trugen nichts Derartiges vor. Diese Einschätzung wird auch bestätigt durch die abschließende Stellungnahme der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde vom 18.06.2024.

Zudem ist der fortgesetzte Umschlag durch die Vorhabenträgerin auf der Hafennordseite in die Berechnung der Vorbelastung einbezogen worden (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 04.11.2014, Kapitel 5.1).

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 6.3.: Die Einwender zweifelten pauschal die angenommenen Schallleistungspegel für die relevanten Lärmquellen an, die vorgenommenen Berechnungen seien teilweise nicht nachvollziehbar. Auch werde auf Messergebnisse zurückgegriffen, die unzureichend dokumentiert seien. Die Abmessungen der angenommenen Flächen- und Linienschallquellen sei ggf. nicht zutreffend und würden nicht den jeweils ungünstigsten Betriebszuständen entsprechen. Die Lage der Lärmquellen sei teilweise falsch positioniert, teilweise deren Position nicht dokumentiert. Die von den Schiffen ausgehenden Lärmemissionen seien nicht berücksichtigt worden, diese könnten insbesondere in der Nachtzeit durchaus relevant sein. Auch die von den Reachstackern ausgehenden Lärmbelastungen würden erheblich unterschätzt.

Die in dem Schalltechnischen Gutachten enthaltenen Angaben sind umfassend und inhaltlich nicht zu beanstanden. Den hier gegen das Schalltechnische Gutachten erhobenen Einwände fehlt es durchgängig an Konkretisierungen dazu, für

welche der hier allgemein kritisierten Sachverhalte jeweils konkrete Anhaltspunkte für einen fehlerhaften gutachterlichen Ansatz vorliegen könnte. Die Abmessungen der angesetzten Flächen- und Linienschallquellen sind für den Tages- und den Nachtzeitraum den Anlagen 2.1 und 2.2 sowie dreidimensional den Anlagen 3.1 und 3.2 des Schalltechnischen Gutachtens (Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen) zu entnehmen. Bis auf den Kran und die damit verbundenen Verladetätigkeiten sind die übrigen Schallquellen als stationäre Quellen angesetzt worden. Da der Kran an einer Vielzahl von (Teil-)Bereichen arbeitet, kann in Summe der gesamte jeweilige Arbeitsbereich als repräsentativ erachtet werden.

Weiterhin ist nicht zu beanstanden, dass für die Nachtzeit keine vorhabenbezogenen Schallemissionen durch den Schiffsverkehr berücksichtigt worden sind. Der geplante und beantragte Schiffsumschlag soll nachts nicht stattfinden (siehe auch Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Für die Liege- und Wartezeiten der Schiffe ist Landstrom vorhanden, so dass gemäß der ABSAW ein Schallleistungspegel von 65,6 dB(A) anzusetzen wäre. Diese Lärmquelle ist jedoch irrelevant, da diese allein aufgrund der geometrischen Ausbreitung in 120 m Entfernung einen Schalldruckpegel von nur 16,0 dB(A) erzeugt. Die An- und Abfahrtswege von Schiffen sind in der Schallimmissionsprognose zu Recht unberücksichtigt geblieben, da es sich bei der Elbe und dem Hafenbecken jeweils um „öffentliche Verkehrsflächen" i. S. von Nr. 7.4 TA Lärm handelt, auf denen eine Vermischung mit dem übrigen Verkehr stattfindet. Darüber hinaus sind die maximal möglichen zwei Schiffsbewegungen für die Gesamtbewertung der Schallimmissionen unerheblich.

Hinsichtlich der angesprochenen Schallemissionen von Reachstackern handelt es sich nicht um Schätzungen, sondern um Berechnungen (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung Schalltechnisches Gutachten Tekturen 1 und 2, Kapitel 3.4). Diesen Berechnungen sind u. a. auch Angaben einschlägiger Fachliteratur zugrunde gelegt worden, sie sind daher nicht zu beanstanden (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung Schalltechnisches Gutachten Tekturen 1 und 2, Kapitel 2).

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 6.4.: Sofern die Einwender rügten, dass die geplante Lärmschutzwand keine absorbierende Wirkung haben solle, ist dieser Einwand von der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden.

Entsprechend der Zusage der Vorhabenträgerin wird die geplante Lärmschutzwand beidseitig absorbierend ausgestaltet. Die Einwendung findet in diesem Punkt Berücksichtigung.

Zu 6.5.: In Bezug auf das Schalltechnische Gutachten waren für die Einwender weiterhin nicht nachvollziehbar die Berechnung der Spitzenpegel (fehlende ausreichende Dokumentation), Angaben zur Berücksichtigung der Reflexionen sowie von ton- und informationshaltigen Geräuschen, Berechnung der Ruhezeitzuschläge und die Aussagen zu tieffrequenten Geräuschen.

Diese Auffassungen sind nicht zutreffend. Die nicht zu beanstandende Beschreibung der zu berücksichtigenden Ansätze für die Ermittlung der Spitzenpegel ist in Kapitel 3.4 der Überarbeitung des Schalltechnischen Gutachtens vom 07.02.2018 und die Berechnungen den Anlagen 6.1 und 6.2 dieses Gutachtens zu entnehmen. Die gutachterlichen Berechnungen erfolgten richtigerweise auf der Grundlage der DIN ISO 9613-2, welche auch Vorschriften für Reflexionen beinhaltet (siehe auch

Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung des Schalltechnischen Gutachtens Tektur 2, Kapitel 1 und Anlage 6.8). Die zu berücksichtigenden Ruhezeiten sind in der Überarbeitung des Schalltechnischen Gutachtens insbesondere in Kapitel 3.1 und 5.1 dargestellt. Auch zu den tieffrequenten Geräuschen sind in Kapitel 5.3 der Überarbeitung des Schalltechnischen Gutachtens ausführliche Erläuterungen zu dieser Thematik enthalten. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 6.7.: Die Einwender trugen ebenfalls vor, dass die vorgelegten Unterlagen zum Baulärm, insbesondere das Gutachten vom 08.02.2018 unzureichend seien und der von dem Vorhaben ausgehende Baulärm unterschätzt werde.

Substantiierte Darlegungen, welche Teile der Schalltechnischen Untersuchung zu Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft vom 08.02.2018 (Ordner 9, Register 7 der Planunterlagen) unzureichend erarbeitet worden seien, wurden von den Einwendern nicht vorgetragen. Diese Schalltechnische Untersuchung ist, entgegen der Auffassung der Einwender, nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die darin enthaltenen Berechnungen sind fachlich zutreffend. Auch die zuständige untere Immissionsschutzbehörde erhob keine Bedenken gegen die gutachterliche Untersuchung zum Baulärm. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Zu VII. (und 6.6.): Im Hinblick auf die Berechnung der Lärmbelastung durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen stellten die Einwender eine fachlich richtige Berechnung erheblich in Frage. Tags und nachts seien Grenzwertüberschreitungen prognostiziert. Aufgrund der Feststellung in den Planfeststellungsunterlagen, dass organisatorische Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrslärmpegel praktisch nicht möglich seien, zogen die Einwender den Schluss, dass der Verkehr in Riesa soweit ausgelastet sei, dass keine zusätzlichen Verkehrsströme mitten in die Stadt zu führen seien. Im Bereich Uttmannstraße und Paul-Greifzu-Straße würden die Immissionsgrenzwerte an allen Immissionsorten überschritten.

Entgegen der Auffassung der Einwender hat die Vorhabenträgerin eine Betrachtung zum Verkehr auf öffentlichen Straßen durchgeführt, die den Anforderungen der TA Lärm entspricht (siehe auch Kapitel C.V.3.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses). In Bezug auf den vorhabeninduzierten LKW-Verkehr wurde gutachterlich ermittelt, das prognostisch trotz der geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen nur geringe Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Tagzeitraum) für die Immissionsorte Paul-Greifzu-Str. 9, Uttmannstr. 3 und Uttmannstr. 5 zu erwarten sind. Da es sich bei den verkehrslenkenden Maßnahmen bereits um organisatorische Maßnahmen nach Nr. 7.4 der TA Lärm handelt und alternative Routen über die Paul-Greifzu-Straße und Lauchhammer Straße vergleichbare Immissionskonflikte zur Folge haben könnten, sind richtigerweise weitere Maßnahmen organisatorischer Art i. S. der TA Lärm weder zweckmäßig noch durchführbar. Dies gilt auch für die Route Paul-Greifzu-Straße – Rostocker Straße, da auch hier straßennahe Wohnnutzungen entlang dieser Verkehrswege vorliegen. Mit den von der Vorhabenträgerin geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen und den für die genannten drei Immissionsorte dem Grunde nach angeordneten passiven Schallschutzmaßnahmen wird gewährleistet, dass das planfestgestellte Vorhaben die Belange der Bevölkerung hinsichtlich des Schutzes vor vorhabeninduziertem Verkehrslärm hinreichend wahrt. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Soweit die Einwender behaupteten, dass die zusätzlichen Belastungen durch den Feralpi-PKW-Mitarbeiterparkplatz im Bereich Uttmannstr. 13 bis Paul-Greifzu-Str. 23 in der Prognose des Hafens nicht berücksichtigt worden sei, ist dies nicht zutreffend.

Die Angaben zu den zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Schalltechnischen Gutachten (Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen) sind dem Verkehrsplanerischen Gutachten (Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen) entnommen worden. Dabei werden die Prognosewerte für 2025 und in der Fortschreibung des Verkehrsplanerischen Gutachtens die Prognosewerte für 2030 herangezogen. Hierbei ist der in Rede stehende Mitarbeiterparkplatz bereits berücksichtigt. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

In Bezug auf die angenommene Unplausibilität des Verkehrsplanerischen Gutachtens wurden von den Einwendern die prognostizierten Immissionswerte für den IP 23 (Paul-Greifzu-Str. 3) und IP 34 (Paul-Greifzu.Str. 8) herangezogen. Nach deren Auffassung wären, da es sich hier um den gleichen Straßenabschnitt handele, keine – wie im Gutachten ausgewiesenen – Abweichungen von 3 dB(A) möglich. Die Einwender gingen daher davon aus, dass die höher ermittelten Werte am IP 34 ebenfalls auf den IP 23 zutreffen würden und damit eine Grenzwertüberschreitung durch das Vorhaben vorliege.

Die Auffassung der Einwender ist nicht zutreffend. Der Abstand des IP 23 bis zur Mitte der Straße beträgt ca. 11,2 m, der Abstand des IP 34 zur Straßenmitte hingegen nur ca. 7 m. Bei Anwendung der Rundungsart gem. 16. BImSchV ergeben sich Erhöhungen des Beurteilungspegels aufgrund des geringeren Abstands von ca. 2 bis 3 dB(A). Die ermittelten Werte sind folglich plausibel. Zudem liegt der IP 34 in einem Gewerbegebiet, Richtwertüberschreitungen sind hier nicht gegeben. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die von den Einwendern gerügte Darstellung in der UVS, dass die Nachtabfahrten geteilt und sowohl über die Paul-Greifzu-Str./Uttmannstr. als auch über die Lauchhammerstraße geführt werden, war fehlerhaft und wurde mit der Tektur 2 zur UVS vom 21.04.2020 (Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen) in der Form berichtigt, dass die Abfahrten von der Nachtausfahrt links abbiegend über die Paul-Greifzu-Straße fortführend über die Lauchhammerstraße geführt werden.

Dem Einwand wurde entsprochen.

Soweit die Einwender ausführten, dass die Ableitung des LKW-Verkehrs tagsüber nicht geregelt sei, ist dies nicht zutreffend.

Für eine Verkehrsführung über die Uttmannstraße ist entsprechend der Empfehlungen des Verkehrsplanerischen Gutachtens ein passives Verkehrsleitsystem vorgesehen (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten vom 05.01. 2018, Kapitel 5). Hierzu wird an der Hafenausfahrt am KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. / Anbindung KV-Terminal eine LKW-Verkehrsleittafel angeordnet. Die Einwendung hat sich insofern erledigt.

Die Einwender schlossen ebenfalls nicht aus, dass weitere Wohnorte infolge einer vorhabenbedingten Lärmüberschreitung im Bereich Friedrich-Ebert-Platz und der Weststraße von Grenzwertüberschreitungen betroffen seien. Hierzu sei keine Prüfung im Planverfahren erfolgt und wird damit beantragt.

Diese Forderung ist nicht begründet. Für die nächstgelegenen – und daher für die umliegenden Nutzungen repräsentativen – Immissionsorte entlang der durch das

Vorhaben betroffenen Straßen wurden mit dem Schalltechnischen Gutachten umfassende Berechnungen durchgeführt (ohne-Fall, Mit-Fall). Die Ergebnisse belegen, dass sich die Lärmsituation an den hier in Rede stehenden Immissionsorten 46 – 60 sogar verbessert haben (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens, Anlage 13). Die Betrachtung weiterer Wohnorte in diesen Bereichen ist daher nicht erforderlich und der Vorhabenträgerin nicht zusätzlich aufzuerlegen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu VIII.: Nach Einschätzung der Einwender sei das Verkehrsplanerische Gutachten unvollständig, da seit Ende 2013 die Kreuzung Paul-Greifzu-Str. / Hamburger Str. / Rostocker Str. für den LKW-Verkehr durchlässig ausgestaltet worden sei. Damit werde sich der Schwerverkehr zwangsweise auch auf die Rostocker Straße verlagern und eine enorme Lärmverschlechterung für das Wohngebiet Weida zur Folge haben, welches im Gutachten nicht betrachtet worden sei. Darüber hinaus bedeute eine Zufahrt zum Hafen auch an Wochenenden gleichzeitig einen LKW- und Schienenverkehr in der gesamten Stadt Riesa. Das Verkehrsgutachten sei unzureichend ausgeführt.

Die Kritik am verkehrsplanerischen Gutachten ist nicht zutreffend. Mit dem Verkehrsplanerischen Gutachten vom 31.07.2014 (Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen) wurde die Durchlässigkeit dieser Kreuzung berücksichtigt und die Nutzung der Route über die Rostocker Straße in der Verkehrsverteilung des Neuverkehrs mit 10 % des zu- bzw. abfahrenden LKW-Verkehrs vorgesehen. Im Zuge der von der Vorhabenträgerin favorisierten Variante für das KV-Terminal mit Verkehrslenkung erhalten die Fahrer eine entsprechende Routenanweisung zur Nutzung der Uttmannstraße. Des Weiteren wird der Hauptteil des Neuverkehrs laut Kundenanalyse für das geplante KV-Terminal aus östlicher Richtung über die B 169 / Anbindung B 182 (Lauchhammerstraße) erwartet, wodurch sich für einen Großteil des Neuverkehrs ein deutlicher Umweg bei Nutzung der Rostocker Straße ergeben würde. Insofern ist nicht damit zu rechnen, dass ein bedeutender Teil des LKW-Neuverkehrs die Route über die Rostocker Straße wählen wird. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

In Bezug auf die Verkehrsverhältnisse auf der Heinrich-Schönberg-Straße behaupteten die Einwender, dass bereits aktuell zwei LKW's nicht aneinander vorbeikämen und bei der Durchfahrt teilweise rangieren müssten. Mit den vorhabeninduzierten zusätzlichen ca. 560 LKW-Fahrten am Tag würde sich dieser Zustand weiter verschärfen, so dass auch ein ungehinderter Zugang für Rettungsdienste unmöglich werden würde und diese Situation zu beanstanden sei. Auch entsprächen die Straßen im kommunalen Bereich der Stadt Riesa wie die Uttmannstraße und die Heinrich-Schönberg-Straße nur der Bauklasse 2 und damit nicht den Anforderungen an den Schwerlastverkehr. Für die dadurch entstehenden Schäden in der Fahrbahndecke solle der Steuerzahler der Stadt Riesa aufkommen.

Diese Meinung ist nicht zutreffend. Die Heinrich-Schönberg-Straße ist mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m breit genug für den Begegnungsfall LKW / LKW. Entsprechend der RASt 06 ist für den Begegnungsfall LKW / LKW eine Mindestbreite der Fahrbahn von 6,35 m zugrunde zu legen. Somit können Begegnungsfälle hier grundsätzlich konfliktfrei abgewickelt werden. Problematisch sind aber – wie im Bild 14 der Einwendung dargestellt – die im Straßenraum abgestellten LKW. Für eine behinderungsfreie Befahrung durch Anordnung verkehrsordnender Maßnahmen im Bedarfsfall ist die zuständige Verkehrsbehörde, hier die Stadtverwaltung Riesa, zuständig. Auch die durch die Einwender vorgenommene Zuordnung der angeführten Straßen in die Bauklasse 2 gemäß RSTO 01 besitzt heute keine Gül-

tigkeit mehr. Gemäß der gültigen RSTO 12 erfolgt die Einteilung gemäß der Belastung aus der Beanspruchung in Form von Mio. äquivalenten 10 t-Achsübergängen auf der Fahrbahnoberfläche. Daher sind die genannten Straßen nun der Belastungsklasse BK 10 gleichzusetzen, die für die Überfahrt von 3,2 – 10,0 Mio. 10 t-Achsübergängen dimensioniert sind. Auch aus den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange gehen keine Anhaltspunkte hervor, dass das Straßennetz den Anforderungen im Zusammenhang mit dem vorhandenen und prognostizierten LKW-Verkehr in diesem Gebiet nicht entsprechen könnte. Die Stadtverwaltung Riesa als zuständiger Straßenbaulastträger erhebt ebenfalls in ihren Stellungnahmen keine Bedenken gegen die Nutzung des öffentlichen Straßennetzes für den vorhabeninduzierten Verkehr. Die Einwendung wird insofern zurückgewiesen.

Zu IX.: Im Zusammenhang mit dem vorhabeninduzierten LKW-Verkehr trugen die Einwender ebenfalls vor, dass die Kreuzung Uttmannstr. / Paul-Greifzu-Str. völlig ungeeignet sei, den gesamten Hafenverkehr über diese Einfahrt zu nutzen. Ebenso sei die kürzere Zufahrt über die alte Einfahrt in der Lauchhammerstr. 36-38 problematisch, da diese – ebenfalls wie die der Uttmannstraße – direkt auf Wohngebiete stoße. Aus diesem Grund könne seitens der Einwender weder der Variante 2 noch der Variante 3 auf der Südseite des Hafens zugestimmt werden.

Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass der KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. / Anbindung KV-Terminal nicht als Hafenzu- und -abfahrt geeignet sein soll, drängen sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf. Bei der Lauchhammerstraße handelt es sich um eine Bundesstraße, die Teil eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes ist und einem weiträumigen Verkehr dient oder zu dienen bestimmt ist (siehe § 1 Abs. 1 FStrG). Damit ist der Lauchhammerstraße bereits durch Gesetz eine besondere Zweckbestimmung in Bezug auf das überörtliche Verkehrsnetz zugewiesen. Über die Uttmannstraße werden im Bestand bereits die Elbe-Stahlwerke von Feralpi erschlossen. Dies betrifft nach der Erweiterung dieses Standortes ein Aufkommen von ca. 890 LKW/d. Es sind darüber hinaus keine konkreten Anhaltspunkte erkennbar, dass die Kreuzung Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. in Riesa nach Ausbau der Hafenzu- und -abfahrt für den vorhabenbedingten LKW-Verkehr ungeeignet sein soll. So kommt auch das Verkehrsplanerische Gutachten für den KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. / Anbindung KV-Terminal zu einer prognostischen Bewertung entsprechend der Stufe B nach HBS 2015 (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten vom 05.01.2018, Kapitel 4.2.2 und Anlage 3). Dies bedeutet, dass die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme vom bevorrechteten Verkehr beeinflusst werden, die dabei entstehenden Wartezeiten jedoch kurz sind. Darüber hinaus wurde die Befahrbarkeit des Knotenpunktes anhand von Schleppkurvennachweisen untersetzt. Damit ist der KP auch prognostisch leistungsfähig. Zudem bildet die Anbindung über den KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. / Anbindung KV-Terminal nicht die einzige Zufahrt zum geplanten KV-Terminal. Für den Nachtverkehr ist zur Verringerung der Verkehrslärmimmissionen für den Nachtzeitraum die Ein- und Ausfahrt zum geplanten Umschlagterminal auf Höhe der Paul-Greifzu-Str. 4 vorgesehen. Die Einwendung wird insofern in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Einwender äußerten die Auffassung, dass der passive Beschilderungsplan nicht funktionieren werde und begründeten dies mit einer bereits gegenwärtig beobachteten Überlastung von Bereichen der Heinrich-Schönberg-Straße, Stahlwerkerstraße und Uttmannstraße. Diese Abschnitte seien tagsüber so voll mit LKW's, dass teilweise ein Rangieren beim Durchfahren von Nöten sei, da LKW's am Straßenrand parken würden. Nach

Einschätzung der Einwender werde das Verkehrsaufkommen im Stahlwerk bis zum Bau des neuen Container-Terminals ansteigen und es sei nicht auszuschließen, dass die Container-LKW's eher die Zufahrt über die Lauchhammerstraße / Paul-Greifzu-Straße nutzen bzw. schon vorher über die Zufahrt Rostocker Straße / Paul-Greifzu-Straße fahren würden. Diese Streckenführung sei nicht geprüft worden und es fehlten die kompletten Lärmbetrachtungen hierzu in den Antragsunterlagen.

Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. Neben der passiven Verkehrslenkung wurden in den Tekturunterlagen der Verkehrsplanerischen Untersuchung die Möglichkeiten einer aktiven Verkehrslenkung betrachtet (siehe Ordner 8, Register 1 der Tekturplanung). Eine aktive Verkehrslenkung ausschließlich für den Neuverkehr des geplanten KV-Terminals ist in tatsächlicher Hinsicht nicht umsetzbar. Daher soll die Routenwahl über die Uttmannstraße durch eine entsprechende Sensibilisierung der LKW-Fahrer bzw. Routenvorgaben sowie zusätzlich über eine passive Beschilderung erzielt werden. Entsprechend der Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung sind diese Maßnahmen geeignet und ausreichend. Zugleich schätzt der Gutachter ein, dass nur ein geringer Anteil der LKW-Fahrten über den KP Rostocker Str. / Paul-Greifzu-Str. führen wird, da diese Route für den Schwerverkehr weder Zeit- noch Streckenvorteile gegenüber der Fahrt über die Lauchhammerstraße mit sich bringt. Auch die zuständigen Verkehrsbehörden trugen mit ihren Stellungnahmen keine derartigen Bedenken vor. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu X./10.1.: Hinsichtlich der Wirkungen des Projektes gemäß WRRL rügten die Einwender, dass zur derzeitigen Lebensraumeignung für die Fauna im Hafenbecken direkt und in dessen Umfeld keine Untersuchungen bekannt seien und in den Planunterlagen ohne wissenschaftliche Absicherung die pauschale Aussage getroffen werde, dass das Hafenbecken grundsätzlich zur Besiedlung ungeeignet sei und deshalb diesbezüglich auch keine Verschlechterung des ökologischen Zustands möglich wäre. Damit sei nach Auffassung der Einwender die Bedeutung des Hafenbeckens für den ökologischen Zustand des betroffenen OWK unterschätzt worden und die Nutzung des Hafenbeckens als Migrationskorridor auch für geschützte Wanderfischarten wahrscheinlich, z. B. für Lachs, Rapfen, Flussneunauge und karpfenartigen Bitterling, sowie auch ein teilweises Vorkommen der Groppe anzunehmen sei. Aufgrund der fehlenden wissenschaftlichen Nachweise seien weitere Untersuchungen anzufertigen, insbesondere da die aquatischen Lebensräume zukünftig bei erhöhter Umschlagtätigkeit auch einem erhöhten Unterhaltungsregime und außerdem einer erhöhten Schadstoffbelastung sowie stärkeren akustischen Einflüssen unterlägen.

Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. Im Fachbeitrag WRRL wird der ökologische Gesamtzustand des OWK Döllnitz-3 als schlecht (Stufe 5) angegeben (siehe Ordner 9, Register 6 der Tekturplanungsunterlagen – Tabelle 3), was aus der schlechten Bewertung der Qualitätskomponente Fischfauna resultiert. Die Qualitätskomponente Makrozoobenthos des OWK wird als unbefriedigend (Stufe 4) bewertet. Diese Bewertung entspricht den fachbehördlichen Angaben des LfULG zu den für den OWK dokumentierten Qualitätskomponenten. Eine „fiktive" Einstufung des Hafenbeckens in den Planfeststellungsunterlagen fand insofern nicht statt. Entsprechend den Aussagen des LfULG als zuständige Fachbehörde sind Befischungen des Hafenbeckens bisher nicht durchgeführt worden, weil die Methode der Elektrobefischung aufgrund der Tiefe und Breite des Hafenbeckens nur schwer bis gar nicht durchführbar ist. Da aber Artenlisten der Fischfauna sowohl für die Elbe als auch für die Döllnitz zur Verfügung stehen, kann daraus auf ein potenzielles Vorkommen von Fischarten innerhalb des Hafenbeckens geschlos-

sen werden. Die Fischarten Atlantischer Lachs, Rapfen, Flussneunauge oder Bitterling wurden nur in der Elbe (z. T. sehr sporadisch), nicht aber in der Döllnitz nachgewiesen. Der Vergleich der Fischabundanzen von Döllnitz und Elbe legt somit nachvollziehbar die Vermutung nahe, dass die genannten Fischarten das Hafenbecken Riesa nicht als Wanderkorridor nutzen. Die Groppe selbst wurde bei 145 Befischungen innerhalb der Elbe im Zeitraum von 2000 bis 2016 bei insgesamt 24 886 Artnachweisen lediglich 7-mal nachgewiesen. Darüber hinaus ist eine Nutzung des Hafenbeckens Riesa als Habitat aufgrund der vollständig fehlenden Habitateignung (hier: klare, sauerstoffreiche Fließgewässer mit festem, grobem Untergrund und ausreichendem Gefälle) nicht gegeben. Eine Beeinträchtigung der Groppe – wie auch der von den Einwendern benannten weiteren Fischarten – durch das Planvorhaben kann somit ausgeschlossen werden. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Auch die mit dem Betrieb des neuen KV-Terminals einhergehende geringe Erhöhung des Schiffsverkehrs (ein Schiff pro Tag) ist nachvollziehbar nicht geeignet, die Eigenschaft als Migrationskorridor für die Fischfauna zu beeinträchtigen. Fische sind Fluchttiere und haben bei Schiffsverkehr innerhalb des Hafenbeckens ausreichend Raum für eventuell erforderliche Fluchtbewegungen. Eine prinzipielle Meidung des Hafenbeckens durch die Fischfauna nur infolge des Planvorhabens kann daher nicht abgeleitet werden. Eine Gefährdung der Durchwanderbarkeit würde sich ausschließlich aus baulichen Veränderungen der Fischaufstiegsanlage am unmittelbaren Eintritt der Döllnitz in das Hafenbecken ergeben. Mit dem Planvorhaben sind jedoch keinerlei bauliche Tätigkeiten im engeren und weiteren Bereich der Mündung der Döllnitz in das Hafenbecken verbunden. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Soweit die Einwender behaupten, dass die geplante Erhöhung der Schiffsumschlagkapazität einen erhöhten Unterhaltungsaufwand für das Hafenbecken habe, ist dies unzutreffend. Der natürliche Sedimenttransport der Döllnitz in das Hafenbecken steht in keinem Zusammenhang mit dem Planvorhaben. Mit der nur geringfügigen prognostischen Erhöhung des Schiffsverkehrs innerhalb des Hafenbeckens um max. ein Schiff pro Tag ist nicht von mehr als unerheblichen Auswirkungen auf die Sedimentablagerungen im Hafenbecken auszugehen. Es sind daher infolge des Planvorhabens auch keine vermehrten Sedimentausbaggerungen erforderlich. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Auch eine erhöhte Schadstoffbelastung durch das geplante KV-Terminal kann nicht prognostiziert werden. Die Ergebnisse der gutachterlichen Fachbeiträge zur Wasserrahmenrichtlinie untersetzen die Einschätzung im Rahmen der UVS, dass nachteilige Veränderungen des ökologischen oder chemischen Zustands des OWK Elbe-2 und OWK Döllnitz-3 infolge bau-, anlage- oder betriebsbedingter Wirkungen des Planvorhabens ausgeschlossen werden können (siehe auch Kapitel C.V.4.1.1 und C.V.4.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Ebenso steht in diesem Zusammenhang der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis für die Einleitung von behandeltem Niederschlagswasser von den befestigten Flächen für das KV-Terminal und dem Containerservicebereich auf dem Gebiet des Hafens Riesa, Alter Hafen unter Beifügung ergänzender Nebenbestimmungen nichts entgegen. Die zuständige Wasserbehörde des Landratsamtes Meißen stellte das Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG zur wasserrechtlichen Erlaubnis für die Niederschlagswassereinleitung mit Schreiben vom 12. Dezember 2023 her. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 10.2.1.: Die Einwender übten Kritik an der Ermittlung und Bewertung des lokalen Vorkommens der Zauneidechse und forderten die Anfertigung weiterer Kartierungen (mindestens sechs Begehungen ab Ende April) für eine reale Abschätzung der Auswirkungen des Vorhabens auf die lokale Population und eine öffentliche Auslegung dieser Untersuchungen.

> Die Vorhabenträgerin ließ einen Fachbeitrag Artenschutz einschließlich mehrerer Untersuchungen bzw. Abschätzungen zu Artvorkommen der Zauneidechse mit Untersetzung durch artenschutzbezogene Minderungsmaßnahmen erarbeiten und fortschreiben (siehe Ordner 5, Register 3 der Planunterlagen). Diese Fortschreibungen zum lokalen Vorkommen der Zauneidechse im Vorhabengebiet wurden ebenfalls mit der Tektur 2 im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt. Unabhängig davon, dass die Einwender den Hinweis auf Vorkommen der Zauneidechse im Vorhabengebiet ohne Benennung konkreter Fundorte vortrugen, ließ die Vorhabenträgerin in den Jahren 2018 und 2019 Zauneidechsenerfassungen im Planungsgebiet vornehmen (siehe weiterführend Kapitel C.V.7.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Die dokumentierten Tiere wurden alle in der deckungsgebenden Vegetation der Gleisrandbereiche im Neuer Hafen und für den Bereich der Haufwerke am Südufer Neuer Hafen nachgewiesen (siehe auch Ordner 5, Register 3 der Planunterlagen). Entlang des rückzubauenden Abschnitts des sog. Muskatorgleises wurden bei gutachterlichen Begehungen ebenfalls Exemplare dieser Art festgestellt. Insgesamt wurden bei den Untersuchungen aber keine individuenstarken Zauneidechsenvorkommen nachgewiesen. Mit den von der Vorhabenträgerin geplanten Vermeidungsmaßnahmen kann eine Verwirklichung der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden (siehe weiterführend Kapitel C.V.7.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Weiterhin ist nach Beendigung der Bauarbeiten eine Wiederbesiedlung der Gleisanlagen durch diese Art möglich. Die Einwendung wurde hinsichtlich der Erfassung bestimmter lokaler faunistischer Vorkommen berücksichtigt und ansonsten zurückgewiesen.

Weiterhin behaupteten die Einwender, dass die überplante Fläche im sächsischen Verbreitungsgebiet der Schlingnatter liege, einer nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Art. Die Habitateignung für diese Art sei gut bis sehr gut. Es hätte daher eine angemessene Untersuchung zur Beurteilung der Beeinträchtigungen der lokalen Population dieser Art erfolgen müssen (u. a. durch das Auslegen von Schlangenbrettern). Daher würden nach dem Vorsorgeprinzip erhebliche vorhabenbedingte Beeinträchtigungen des Erhaltungszustands der lokalen Population der Art durch das Projekt unterstellt.

> Die Behauptung, dass die Lebensraumstrukturen im Planungsraum für die Schlingnatter als „gut" bis „sehr gut" einzustufen seien, wird fachlich zurückgewiesen. Die Schlingnatter besiedelt ein breites Spektrum offener bis halboffener und vor allem reich strukturierter Lebensräume. Fortpflanzungsfähige Populationen dieser Art benötigen große, zusammenhängende Habitatstrukturen, wobei für den nordeuropäischen Raum Reviergrößen von bis zu 2,3 ha für Männchen und 1,7 ha für Weibchen angegeben werden. Eine gesunde Schlingnatterpopulation braucht geeignete Lebensraumkomplexe von vermutlich 50 ha aufwärts (vgl. MKULNV NRW 2013: Artenblatt Schlingnatter ID 106 im Leitfaden „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen" für die Berücksichtigung artenschutzrechtlich erforderlicher Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen. Forschungsprojekt des MKULNV Nordrhein-Westfalen, Schlussbericht 05.02.2013). Geeignete Biotopstrukturen für diese Art umfassen heterogene Vegetationsstrukturen mit kleinflächig verzahntem Biotopmosaik sowie wärmespeicherndem Substrat in Form von Felsen, Gesteinshalden, Sandböden, Mauern oder Totholz. Demgegenüber sind potenziell

durch die Schlingnatter besiedelbare Habitatstrukturen nur kleinflächig im Hafenareal vorhanden und von lebensraumfernen Strukturen umgeben. Essentielle Habitatvoraussetzungen sind darüber hinaus deckungsreiche, hindernisfreie Wanderkorridore zwischen den über das Jahr hinweg benötigten Teilhabitatflächen. Das Dresdner Elbtal gehört zwar zum sächsischen Verbreitungsgebiet dieser Art, die eigentliche Elbaue stellt jedoch kein Kernverbreitungsgebiet dar. Die Schlingnatter benötigt mikroklimatisch begünstigte Flächen. Eine Einwanderung von Richtung Osten aus in das Hafengelände ist somit ebenfalls nicht abzuleiten. Gegen eine Habitateignung spricht zudem, dass das Hafenbecken im Überschwemmungsgebiet der Elbe liegt und in den letzten zwei Jahrzehnten zweimal völlig überflutet wurde. Im Bereich des Alten Hafen befinden sich keine Strukturen, welche den Tieren als Rettungsinseln bei Hochwasserereignissen dienen könnten. Aufgrund der Kleinflächigkeit potenzieller Habitatstrukturen, dem damit u. a. verbundenen Fehlen einer ausreichenden Nahrungsgrundlage und den hohen anthropogenen Vorbelastungen kann ein Vorkommen dieser extrem seltenen und anspruchsvollen Art ausgeschlossen werden. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 10.2.2.: Hinsichtlich der vorhabenbedingten Auswirkungen auf Biber und Fischotter stellten die Einwender die Ausführungen in den Planunterlagen in Frage, dass zwischen Elbe und Döllnitz nur seltene und eingeschränkte Austauschbeziehungen in Bezug auf diese Arten stattfinden bzw. nur unwesentliche Vorkommen der Arten nachgewiesen seien. Diese Einstufung sei durch die jüngsten Besiedlungen durch Biber direkt gegenüber der Hafeneinfahrt nicht mehr haltbar, auch Anwohner hätten von wiederholten Ansiedlungsversuchen des Bibers in unmittelbaren Hafenumgriff berichtet. Darüber hinaus seien nur geringe Austauschbeziehungen nicht weniger schützenswert. Daher würden die Einwender nach dem Vorsorgeprinzip erhebliche Beeinträchtigungen der lokalen Populationen von Biber und Fischotter weiterhin als gegeben annehmen, ein Verstoß gegen § 44 BNatSchG könne nicht ausgeschlossen werden.

Ansiedlungsversuche des Bibers im unmittelbaren Hafenumgriff sind fachgutachterlich nicht dokumentiert. Im Vorhabengebiet sind keine Voraussetzungen für eine Ansiedlung des Bibers vorhanden, da das Hafenbecken selbst mit Spundwänden eingefasst ist. Unabhängig davon dürften die von Anwohnern beobachteten erfolglosen Ansiedlungsversuche darauf hindeuten, dass gerade keine günstigen Habitatvoraussetzungen für den Biber im Planungsraum gegeben sind. Ansonsten konnten sich die Bestände des Bibers in den letzten Jahren in Sachsen erfolgreich erholen. Ausgehend von den Restbeständen an Mulde und Elbe hat sich das Verbreitungsgebiet auf natürliche Weise wieder ausgedehnt und erstreckt sich heute mit Ausnahme des Vogtlandkreises über alle Landkreise und kreisfreien Städte. Innerhalb des Hafenbeckens ist – wie bereits ausgeführt – eine Ansiedlung ausgeschlossen; das Hafenbecken ist auch nicht Bestandteil eines Kernreviers. Diese Art ist zudem im Bereich von Wanderkorridoren weder besonders licht- noch lärmempfindlich. Dieser Einwand wurde ebenfalls ausführlich im Rahmen des Erörterungstermins vom 1. November 2016 seitens der Vorhabenträgerin unter Einbezug des Gutachters sowie mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Meißen (siehe Protokoll der Landesdirektion Sachsen zum Erörterungstermin vom 26.09./27.09./01.11.2016, Seiten 255 ff.) und der Gutachterin der Vorhabenträgerin während des Erörterungstermins am 20.03./21.03.2019 (siehe Protokoll der Landesdirektion Sachsen zum Erörterungstermin vom 20.03./21.03.2019, Seiten 79 f.) diskutiert. Weder der Neubau des KV-Terminals noch die sehr geringfügige Zunahme des Schiffsverkehrs sind geeignet, die Funktionsfähigkeit des Hafenbeckens als Migrationskorridor im Vergleich zum Ist-Zustand zu verändern. Diese Einschätzung wird ebenfalls gestützt

durch die artenschutzfachlichen Erkenntnisse der zuständigen unteren Naturschutzschutzbehörde. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Einwender trugen ebenfalls vor, dass die Anpassung der Kompensationsmaßnahmen in Bezug auf die lokalen Fledermauspopulationen erst weitere Maßnahmen zur sicheren Artbestimmung (Netzfänge, Telemetrieren) erfordern würde, um eine artspezifisch genau zugeschnittene Ausführung im räumlichen Zusammenhang erst zu ermöglichen. Hoch relevant seien dabei auch die potenziellen Nutzungen der offenen und teilweise nicht beheizten Gebäude auf dem Vorhabengrundstück als Zwischen- und Winterquartier, die Quartiernutzung sei deutlich vor dem Abriss zu klären.

Die von den Einwendern vorgetragenen Nachforderungen hinsichtlich der durchgeführten Erfassungen zur Artengruppe der Fledermäuse sind nicht begründet. Erfassungen zu den Vorkommen von Fledermäusen im Planungsgebiet wurden 2014 vorgenommen (siehe Ordner 5, Register 4, Anlage 2 der Planunterlagen). Im Rahmen der Fledermauserfassungen wurden auch die rückzubauenden Gebäude nach Quartierstrukturen untersucht. An einem Gebäude wurde ein Zwischenquartier der Rauhautfledermaus festgestellt. Wochenstuben-, Zwischen- oder Übergangsquartiere weiterer Arten wurden hierbei nicht nachgewiesen (siehe weitergehend auch Kapitel C.V.7.2.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Für den Verlust des Zwischenquartiers plant die Vorhabenträgerin artenschutzrelevante Maßnahmen zum Ersatz des Zwischenquartiers (CEF 1 – Anbringen von Fledermausflachkästen, CEF 5 – Bereitstellen eines Artenschutzhauses) sowie den Einbezug eines Artenexperten im Vorfeld und während der Abrissarbeiten (ökologische Baubegleitung). Im Ergebnis sind die durch den Neubau und Betrieb des geplanten KV-Terminals entstehenden Beeinträchtigungen bezogen auf die Artengruppe der Fledermäuse als sehr gering zu bewerten. Hierzu wird direkt auf Kapitel C.V.7.2.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Einwendung ist in diesen Punkten nicht zutreffend.

Zu 10.2.3.: Unter Verweis darauf, dass die im Planungsgebiet angetroffene Vegetation geeignet sei, dem Nachtkerzenschwärmer als Nahrungspflanze zu dienen und die sehr großflächige Ausprägung des überplanten Areals als offene und warme Ruderalfläche Vorkommen dieser Art erwarten ließen, rügten die Einwender das Fehlen von Erhebungen dieser Art in der bisherigen Planungsunterlage. Mit der großflächigen Versiegelung verschwinde der Lebensraum dieser Art und es sei eine erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Nachtkerzenschwärmers zu erwarten.

Die Forderung ist unbegründet. Die Standortbedingungen und die Verbreitungskarte des Nachtkerzenschwärmers sprechen gegen ein Vorkommen der Art im Planungsraum (siehe weiterführend auch Kapitel C.V.7.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Potenzielle Habitatflächen für diese Art werden anhand der Vorkommen geeigneter Wirtspflanzen – hier Weidenröschen und Gewöhnliche Nachtkerze – lokalisiert. Entsprechend den Standortanforderungen dieser Pflanzen sind Schwerpunktvorkommen an Gräben, Gewässerufern und Pionierfluren trockener Strandorte zu finden, wenngleich die durch trockene Verhältnisse geprägten Habitate mit Gewöhnlicher Nachtkerze keine Vorzugslebensräume der Art darstellen. Im Eingriffsgebiet handelt es sich bei den Ruderalflächen mit Vorkommen der Gewöhnlichen Nachtkerze aber um durchweg trockene Standorte, die für eine Eiablage der Schmetterlingsart nicht geeignet sind. Die Vorhabenträgerin hat dennoch eine nochmalige Prüfung zu möglichen Artvorkommen veranlasst (siehe Ordner 5, Register 2 der Planunterlagen – Abschätzung Vorkommenspotenzial Nachtkerzenschwärmer). Im Rahmen der gutachterlichen Untersuchungen wurde nachvollziehbar dokumentiert, dass sehr gute Habitate für den Nachtkerzenschwärmer im Planungsgebiet nicht vorhanden sind. Ein Vorkommen

des Nachtkerzenschwärmers im direkten Vorhabenbereich sowie entlang des sog. Muskatorgleises an der Elbe kann anhand der vorgefundenen Strukturen nahezu ausgeschlossen werden, was durch ein Fehlen von Raupen-Nachweisen bei den Vor-Ort-Untersuchungen nochmals bestätigt wurde. Trotz der geringen Habitateignung für den Nachtkerzenschwärmer wurde von der Vorhabenträgerin vorsorglich mit der Vermeidungsmaßnahme $V6_{kvM}$, Rückbau der Gleisanlagen im zeitigen Frühjahr mit ökologischer Baubegleitung auf mögliche Einzelvorkommen reagiert (siehe Kapitel C.V.7.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 10.2.4.: Soweit die Einwender rügten, dass die Beeinträchtigung der Vögel und Fledermäuse im benachbarten Schlosspark an der Kirchstraße 46 in Hauptwindrichtung zum geplanten Container-Terminal keine Berücksichtigung gefunden hätten, ist diese Behauptung nicht zutreffend.

Die Störungen von Arten mit Habitatstrukturen im Schlossgarten (wie z. B. für Saatkrähe und Star) wurden als möglicher Störungstatbestand berücksichtigt (siehe weiterführend Kapitel C.12.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwand wird zurückgewiesen.

Weiterhin übten die Einwender Kritik an der nach ihrer Auffassung unzureichenden Untersuchung und Bewertung des Vorkommens des Flussregenpfeifers. Nach deren Einschätzung gehen durch das Planvorhaben die Reviere von zwei Brutpaaren dieser Art verloren. Ein Ausweichen auf andere Reviere sei aufgrund der Seltenheit des Biotoptyps ausgeschlossen. Mit den eingereichten Planunterlagen würden aber keine CEF-Maßnahmen zur Stabilisierung der lokalen Population unternommen. Der Lebensraumverlust begründe daher einen Verstoß gegen § 44 BNatSchG und die Planung sei damit nicht genehmigungsfähig.

Die für das Vorhaben geplante Fläche stellt kein potenzielles Bruthabitat für den Flussregenpfeifer dar. Diese Art bevorzugt Süßwasserbiotope, jedoch werden bevorzugt Schotter-, Kies- und Sandufer sowie künstliche Erdaufschlüsse (Kies-, Sandgruben, Steinbrüche, Halden, Tagebaue, Stauseen, Klärbecken und andere kahle Flächen) besiedelt. Bei den in der Einwendung genannten Biotopstrukturen handelt es sich um lichte Brachstrukturen, die – anders als die natürlichen am Fluss liegenden Brutstätten – gerade nicht zu den besonders seltenen Biotopstrukturen zählen. Vielmehr handelt es sich hier um typische Sekundärlebensräume der Art. Für den Vorhabenbereich liegen daher auch nur Sichtbeobachtungen vor (siehe weiterführend auch Kapitel C.V.7.2.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses). Eine Beschädigung der Fortpflanzungsstätte liegt auch nur dann vor, wenn durch deren Verlust eine Verminderung des Fortpflanzungserfolges des betroffenen Individuums oder der betroffenen Individuengruppe wahrscheinlich ist. Da es sich hier um keine von der Art regelmäßig genutzte anthropogene Biotopstruktur handelt, führt deren Inanspruchnahme zu keiner Verminderung des Fortpflanzungserfolges der Art im räumlichen Zusammenhang. Darüber hinaus werden die im Jahr 2014 als potenzielle Bruthabitate eingestuften Bereiche südlich der Kastanienallee vorhabenbedingt nicht in Anspruch genommen. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen $V3_{kvM}$ und $V7_{kvM}$ wird zudem durch die Vorhabenträgerin sichergestellt, dass das Tötungsverbot vermieden wird (siehe Kapitel C.V.7.2.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Im Zusammenhang mit möglichen Vorkommen der Arten Rot- und Schwarzmilan im Untersuchungsgebiet wiesen die Einwender darauf hin, dass Sichtungen dieser Arten in der FFH-Vorprüfung fehlen würden.

Die erfolgte FFH-Vorprüfung für das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" ist nicht zu beanstanden. Rotmilan und Schwarzmilan wurden in der Vorprüfung für das SPA-Gebiet in der Form behandelt, dass keine Brutnachweise bzw. Nachweise über lokale Populationen für das Untersuchungsgebiet vorliegen. (siehe weiterführend Kapitel C.V.5.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Eine weitergehende Prüfung der artspezifischen Habitatanforderungen für Rot- sowie Schwarzmilan konnte daher zutreffenderweise im Rahmen der FFH-Vorprüfung entfallen. Für den Rotmilan als auch den Schwarzmilan wurde gleichlautend im Fachbeitrag Artenschutz (Ordner 5, Register 1 der Planunterlagen) analysiert, dass keine Brutnachweise oder essentielle Nahrungsflächen für diese Art im Wirkraum des Planvorhabens vorliegen. Für beide Vogelarten wurde im Rahmen des Artenschutzfachbeitrags festgestellt, dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer bekannten oder vermuteten Population ausgeschlossen werden kann oder eine solche gar nicht existiert und von daher Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können. Die Einwendung wird daher in diesem Punkt zurückgewiesen.

Die Einwender erhoben darüber hinaus die Forderung, dass für den Flussuferläufer angepasste Maßnahmen zur Vermeidung von Anlockungen und Falleneffekten im Hafen selbst und im Hafenumfeld umzusetzen seien, da auch im aktiven Hafen wieder Lebensräume für den Flussuferläufer entstehen würden.

Diese Forderung ist nicht begründet. Der Flussuferläufer wurde in der FFH-Vorprüfung für das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" hinreichend behandelt. Dabei wurde zutreffenderweise für das Vorhabengebiet analysiert, dass ein Vorkommen dieser Art als Durchzügler und Nahrungsgast möglich sein könnte, diese Art jedoch hier als Brutvogel auszuschließen ist. Maßnahmen zur Vermeidung von Anlockungs- und Falleneffekten in Bezug auf diese Art sind der Vorhabenträgerin nicht aufzuerlegen, da die wenigen geeigneten Nahrungsstellen an der Elbe außerhalb des Vorhabeneinflussbereiches liegen. Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes einer lokalen Population bzw. der des Gesamtgebietes sind folglich auszuschließen. Die Einwendung wird daher in diesem Punkt zurückgewiesen.

Soweit die Einwender die behaupteten, dass die Elbwiesen um Riesa zum Verbreitungsschwerpunkt des Wachtelkönigs in Sachsen gehöre, ist diese Annahme nicht zutreffend.

Im Ergebnis der Voruntersuchung im Rahmen der Vorprüfung für das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" (siehe Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen – FFH-Vorprüfung für das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg", Kapitel 4.2.13) konnte ein Vorkommen dieser Art im räumlichen Umfeld des Vorhabens ausgeschlossen werden. Der von den Einwendern pauschal behauptete Nachweis ist auch für die Planfeststellungsbehörde nicht bekannt bzw. nachvollziehbar. Weitergehende Untersuchungen für eine Beurteilung möglicher vorhabenbedingter Auswirkungen auf diese Art sind anhand der Ergebnisse der erfolgten gutachterlichen Untersuchungen auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich (siehe auch Kapitel C.V.5.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwand ist nicht zutreffend.

Zu 10.2.5.: Hinsichtlich der Arten Grüne Keiljungfer und Asiatische Keiljungfer äußerten die Einwender die Auffassung, dass beide Arten im Umgriff der Hafeneinfahrt und vermutlich auch in den Sedimenteinschwemmungen der Döllnitz ins Hafenbecken vorkämen. Die teilweise wenig mobilen Larven würden durch Sedimentumschichtungen oder Verschüttungen stark beeinträchtigt. Darüber hinaus entstünden durch die Erhöhung des Schiffsverkehrs zusätzliche Großwellen, die während des Schlupfes der Imagines zum

häufigeren Ertrinken der Tiere führen und damit den Lebensraum entwerten würden. Da zum Vorkommen dieser Arten im Zusammenhang mit dem Planvorhaben keine Untersuchungen durchgeführt worden seien, widerspräche das Vorhaben den Anforderungen des § 44 BNatSchG und sei nach dem gegebenen Planungsstand nicht genehmigungsreif.

Diese Auffassung ist nicht zutreffend. Der Lebensraum der Asiatischen Keiljungfer ist geprägt durch strömungsberuhigte Abschnitte und Zonen in Flüssen. So leben z. B. in naturnahen Gewässern Larven im Strömungsschatten eines im Wasser verdrifteten Baumes oder in stark von wasserbaulichen Maßnahmen geprägten Flüssen in Feldern von quer zur Strömung ins Flussbett errichteten Dammbauwerken. Solche Bedingungen liegen im Hafenbecken Riesa nicht vor. Im Unterschied dazu stellen abschnittsweise durch Ufergehölze beschattete, naturnahe Bäche und Flüsse mit sandig-kiesigem Substrat, mäßiger Fließgeschwindigkeit, geringer Wassertiefe und geringer Verschmutzung die charakteristischen Lebensräume der Grünen Keiljungfer dar. Deren Reproduktionsräume sind vor allem die Mittelläufe der Gewässer. Auch solche Bedingungen finden sich nicht im Hafenbecken Riesa. Unabhängig von der fehlenden Lebensraumeignung für diese Arten im Hafenbecken führt der nur geringfügige vorhabenbedingte Anstieg des Schiffsverkehrs im Hafen Riesa um ein Schiff pro Tag zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Libellenfauna.

Durch den Neubau des KV-Terminals werden darüber hinaus keine über das bestehende Maß hinausgehenden Ausbaggerungen (Unterhaltungsmaßnahmen) innerhalb des Hafenbeckens notwendig. Ausbaggerungen sind im Wesentlichen der Sedimentation der Döllnitz in das Hafenbecken geschuldet, der Umfang der Sedimentverfrachtung ist dabei unabhängig vom geplanten Vorhaben. Auch eine durch das Vorhaben bedingte Mobilisierung von Schadstofffrachten lässt sich daraus nicht ableiten. Entsprechend der vorliegenden Erfahrungen der letzten Jahrzehnte sind Ausbaggerungen aus Gründen der Unterhaltung des Hafenbeckens ca. aller 10 Jahre erforderlich. Die letzten Ausbaggerungen wurden im Zusammenhang mit den Hochwasserschadensbeseitigungen infolge der Hochwasserereignisse 2002 und 2013 realisiert.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 10.3.1.: Hinsichtlich der erarbeiteten FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" rügten die Einwender, dass in dieser Untersuchung die Wirkfaktoren Wellenschlag und Sedimentabtransport mit Lebensraumverlust und Larventötung pauschal nicht untersucht worden sei. Damit wären nach dem Vorsorgeprinzip erhebliche Beeinträchtigungen des spezifischen Erhaltungsziels des FFH-Gebietes möglich bis wahrscheinlich. Insofern läge nach § 34 BNatSchG ein Verstoß gegen Art. 6 Abs. 3 u. 4 der FFH-RL vor, eine Genehmigungsfähigkeit des Projektes sei somit nicht gegeben. Es müssten für eine vollständige FFH-Verträglichkeitsuntersuchung weitere Untersuchungen zwingend angefertigt werden.

Diese Beanstandung der FFH-Vorprüfung für das in Rede stehende FFH-Gebiet ist nicht begründet. Bereits die nur sehr geringfügige vorhabenbedingte Zunahme des Schiffsverkehrs um ein Schiff pro Tag auf max. zwei tägliche Schiffsbewegungen begründet keine erheblichen Beeinträchtigungen der FFH-Lebensraumtypen durch Wellenschlag oder Sedimentabtransport. Die erfolgte FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" ist nicht zu beanstanden. Weitergehende Untersuchungen – wie von den Einwendern gefordert – waren der Vorhabenträgerin daher nicht aufzuerlegen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Weiterhin trugen die Einwender vor, dass die FFH-Vorprüfungen für das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" sowie das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" auch im Hinblick auf die Arten Biber und Fischotter unvollständig seien. Es fehle die Betrachtung der Wirkfaktoren des geplanten Projektes in Summation mit den Hafenausbauarbeiten zum Hochwasserschutz und den jüngsten Buhnenarbeiten an der Elbe. Vollständige Summationsbetrachtungen hätten zum FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" nicht stattgefunden. Darüber hinaus werde in der Schutzgebietsverordnung zum FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" die Kohärenzfunktion innerhalb des Gebietes besonders hervorgehoben, demgegenüber aber in den FFH-Vorprüfungen zwischen den einzelnen Schutzgebieten nicht hinreichend berücksichtigt.

Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. Die FFH-Vorprüfung für das Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" führt aus, dass beide Arten das Hafenbecken nur gelegentlich als Migrationskorridor zwischen Elbe und Döllnitz nutzen. Auch die zuständige untere Naturschutzbehörde bewertet diese Migrationsvorgänge als singuläre Ereignisse. Hierzu wird auch auf die dazu erfolgten ausführlichen Darlegungen der Gutachter der Vorhabenträgerin und der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Meißen im Rahmen des Erörterungstermins vom 1. November 2016 (siehe Protokoll der Landesdirektion Sachsen zum Erörterungstermin vom 26.09./27.09./01.11.2016, Seiten 255 ff.) und während des Erörterungstermins am 20.03./21.03.2019 (siehe Protokoll der Landesdirektion Sachsen zum Erörterungstermin vom 20.03./21.03.2019, Seiten 79 f.) verwiesen. Weder der Neubau des KV-Terminals noch die sehr geringfügige Zunahme des Schiffsverkehrs sind geeignet, die Funktionsfähigkeit des Hafenbeckens als Migrationskorridor im Vergleich zum Ist-Zustand zu verändern. Überdies ist ausweislich der Managementpläne für die beiden FFH-Gebiete das Austauschgeschehen zwischen diesen Schutzgebieten nicht populationsrelevant (siehe Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen – FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser", Kapitel 6). Nach den zutreffenden Ergebnissen der FFH-Vorprüfung ist eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke der FFH-Gebiete durch das Planvorhaben offensichtlich ausgeschlossen.

Eine kumulative Betrachtung der vorhabenbedingten Auswirkungen mit den jüngsten Buhnenarbeiten an der Elbe und der Hafenausbauten zum Hochwasserschutz bedarf es vorliegend nicht, da das Planvorhaben selbst keine Beeinträchtigungen der FFH-Schutzziele bewirkt.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu XI.: Die Einwender rügten, dass im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur 1. Tekturplanung die entscheidungserheblichen Unterlagen in Form der Stellungnahmen der beteiligten Behörden nicht ausgelegt und damit der Öffentlichkeit entscheidungserhebliche Unterlagen vorenthalten worden seien. Zudem sei die Bekanntmachung der Auslegung fehlerhaft, da diese ebenfalls keine Angaben über verfügbare Stellungnahmen der beteiligten Behörden enthalte. Des Weiteren fehlten den ausgelegten Unterlagen sämtliche Planunterlagen, die im Rahmen der 1. Tektur nicht geändert wurden und Teil des ersten Beteiligungsverfahrens waren. Daher sei das Beteiligungsverfahren erneut, unter Auslegung sämtlicher entscheidungserheblicher Unterlagen, auch unter Verwendung des Öffentlichkeitsportals des Freistaates Sachsen vorzunehmen.

Ein erheblicher Fehler der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung liegt nicht vor. Die im Beteiligungsverfahren zur Ausgangsplanung eingegangenen behördlichen Stellungnahmen mussten nicht im Rahmen der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt werden. Die Anforderungen an das Verfahren zur Anhörung der Öffentlichkeit richten sich nach § 18a AEG i. V. mit § 73 VwVfG sowie nach § 9

UVPG a. F. (vgl. hierzu § 74 Abs. 1 UVPG n. F.). Im Fall der Änderung des bereits ausgelegten Plans für das Vorhaben bedarf es nach § 73 Abs. 8 VwVfG nur einer Auslegung des geänderten Plans, einer erneuten Auslegung der bereits ausgelegten und nicht von einer Änderung betroffenen Planunterlagen nach § 73 VwVfG bedarf es nicht. Zudem ist nur der geänderte Plan auszulegen und nicht die zum ausgelegten Plan eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange.

Auch aus § 9 UVPG a. F. folgt nichts Abweichendes. Die Vorschriften des UVPG a. F. schreiben für das hiesige Planverfahren weder die Durchführung einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung noch die Auslegung der vorliegenden behördlichen Stellungnahmen zwingend vor. Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a. F. hat im Grundsatz eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit zu erfolgen, wenn der Vorhabenträger die nach § 6 UVPG a. F. erforderlichen Unterlagen im Laufe des Verfahrens ändert. Fehlt es jedoch – wie hier – an Änderungen des Plans, die zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen besorgen lassen, kann die Anhörungsbehörde gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a. F. von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit absehen. Auszulegen sind gemäß § 9 Abs. 1b UVPG a. F. lediglich die Unterlagen nach § 6 UVPG a. F. sowie die zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorliegenden entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Anhänge 3 und 5 zum Erläuterungsbericht). Behördliche Stellungnahmen, die der Planfeststellungsbehörde erst nach Beginn des ersten Beteiligungsverfahrens zugehen, müssen hingegen nicht zwingend ausgelegt werden, sondern sind der Öffentlichkeit nach den Bestimmungen des Umweltinformations- und Informationsfreiheitsgesetzes zugänglich zu machen (§ 9 Abs. 1b Satz 2 UVPG a. F.).

Die erneute Auslegung der unverändert gebliebenen Unterlagen war nicht erforderlich. Ein Verfahrensfehler liegt insofern nicht vor. § 18 a AEG i. V. mit § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG verlangt eine Mitteilung zu den Änderungen eines ausgelegten Plans, wenn der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung nach § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG oder Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt werden. Die mit der Tekturplanung verbundenen Änderungen des Vorhabens begründen auch keine erstmalige Betroffenheit Dritter. Es besteht mithin nicht die Gefahr, dass im erneuten Beteiligungsverfahren Dritte beteiligt werden müssten, die zuvor im Rahmen der ersten Beteiligung ihre Betroffenheiten noch nicht erkennen konnten und die unverändert gebliebenen Planunterlagen insofern noch nicht kennen. Darüber hinaus ist das Beteiligungsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG bei Änderungen eines ausgelegten Plans auf die Änderungen beschränkt. Eine erneute Beteiligung zu bereits bekannten Auswirkungen des Plans ist daher nicht erforderlich.

Die Einwendung wird daher in diesen Punkten zurückgewiesen.

- Einwendung vom 31. Mai 2021 mit Ergänzungen vom 15. Juni 2021 und 17. Juni 2021

Soweit mit der Einwendung wiederholt Bedenken und Forderungen erhoben worden sind, die bereits Gegenstand der Schreiben der Einwender im Rahmen der vorhergehenden Beteiligungsverfahren zum Vorhaben waren, wird hierzu direkt auf die bereits dazu erfolgten vorgenannten Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, die weiterhin zutreffend sind.

Die Einwendung enthält darüber hinaus als Anlage 8 die „Fehler- und Schwachstellenanalyse zum schalltechnischen Gutachten der Fa. PEUTZ vom 22.06.2020, erstellt im

Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Erweiterung des Hafens in Riesa“ durch das Ingenieurbüro für Umweltschutztechnik, im Weiteren IFU-Gutachten genannt.

Weiterhin wurde die Anlage 9 dieser Einwendung mit Schreiben vom 15. Juni 2021 nachgereicht, es handelte sich hier um die „Stellungnahme zu den Berechnungen zum Fahrverkehr auf öffentlichen Verkehrswegen und weiteren Punkten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum KV-Terminal in Riesa“, erarbeitet vom Ingenieurbüro für Umweltakustik, Büro Stuttgart vom 14. Juni 2021.

Die Einwender ergänzten erneut den Textteil ihrer Einwendung mit Schreiben vom 17. Juni 2021 unter Beifügung der Stellungnahme des BUND, Landesverband Sachsen, vom 10. Juni 2021 und machten diese ebenfalls als ihren Vortrag (Anhang 11) zu eigen. Hierzu wird insofern direkt auf die dazu erfolgten Ausführungen unter Kapitel C.VI.2.19 des Planfeststellungsbeschlusses zur Einwendung des BUND verwiesen, die auch hier zutreffend sind.

Im Wesentlichen wurden über die bisher von den Einwerdern erhobenen Einwendungen hinaus folgende Darlegungen in den als Tektur 2 eingereichten Antragsunterlagen beanstandet:

Zu I.: Die Einwender trugen vor, dass die vorgebrachten Gutachten, wie die Umweltverträglichkeitsstudie und das Schalltechnische Gutachten keine Relevanz für das im Erläuterungsbericht beschriebene Vorhaben hätten. Die vorgebrachten Gutachten bezögen sich auf ein geplantes KV-Terminal mit einer Kapazität von bis zu 100 000 TEU pro Jahr, im Erläuterungsbericht werde demgegenüber ein Vorhaben behandelt von mindestens 100 000 TEU pro Jahr. Dies stelle ein unüberbrückbares Hindernis dar, da nur Auswirkungen berücksichtigt werden würden, die unter der 100 000er Grenze lägen. Um das Vorhaben realistisch betrachten zu können, müssten auch die geforderten höheren Umschlagszahlen untersucht werden.

> Dieser Einwand ist unbegründet. In Kapitel 3 des Erläuterungsberichtes zum Planvorhaben (Ordner 1 der Planunterlagen), auf welches sich die Einwender beziehen, sind ganz konkret die Standortanforderungen für den Variantenvergleich genannt, zu denen auch das Kriterium „geforderte Umschlagskapazität von mindestens 100 000 TEU/Jahr“ gehört. Dies bedeutet, dass im Rahmen des Variantenvergleichs der betreffende Standort geeignet sein muss, eine Umschlagkapazität von mindestens 100 000 TEU/Jahr zu ermöglichen. Gegenstand der Planfeststellung ist – ungeachtet dieser Eignungsanforderung für den Variantenverglich – ein KV-Terminal mit einer maximalen Umschlagkapazität von 100 000 TEU/Jahr (siehe auch Nebenbestimmungen unter A.III.4.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Dementsprechend sind alle Untersuchungen in den Planunterlagen für diese definierte Obergrenze durchgeführt worden. Damit ist eine Relevanz zwischen allen eingereichten Planteilen gegeben und kein unüberbrückbares Hindernis dargestellt. Einer Untersuchung hinsichtlich der von den Einwendern angenommenen höheren Umschlagszahlen von mehr als 100 000 TEU/Jahr bedarf es insofern ebenfalls nicht. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Beurteilung der Vorhabenträgerin nach dem Kriterium „Ortsbeeinträchtigung durch Lärmschutzwände“, dass hierbei die Variante 3 zu bevorzugen sei, lehnten die Einwender ab, da die Lärmschutzwand für Variante 1 bereits vorhanden sei und bestehen bleibe. Im Variantenvergleich sei nur zu betrachten, welche zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erfolgten. Gleiches gelte für die Betrachtung Hochwasserschutz. Hier müssten die Planer bei allen drei Varianten zum Ergebnis „ungünstig“ kommen, da die betroffene Kaimauer auf der Südseite länger zu schützen sei, als auf der Nordseite des Hafens. Daher

werde den Aussagen der Vorhabenträgerin widersprochen und die gesamte Planung abgelehnt.

Die Darlegungen der Einwender sind nicht zutreffend. Wie in der Umweltverträglichkeitsstudie vom 27.05.2015 (Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 27.05.2015, Kapitel 4.3.4, Seite 56 ff.) dargestellt, müsste bei Umsetzung des geplanten KV-Terminals auf der Hafennordseite (Variante 1) die vorhandene, ca. 210 m lange und 2,5 m hohe Lärmschutzwand erweitert werden auf eine Länge von ca. 600 m und eine Höhe von bis zu 8 m. Demgegenüber beträgt die Länge der Lärmschutzwand für die Vorzugsvariante 3 nur ca. 125 m. Damit ist unstreitig die Ortsbildbeeinträchtigung im Rahmen des Variantenvergleichs für die Variante 3 gegenüber der Variante 1 als „besser" zu beurteilen.

Unter der Maßgabe, dass unter „länger zu schützen" die Länge der Kaimauer gemeint sein soll, ist die Kaimauer auf der Südseite des Hafenbeckens tatsächlich länger als die auf der Nordseite, da auf der Hafensüdseite diese aus der Kaimauer „Neuer Hafen" und „Alter Hafen" besteht. Für die Beurteilung der variantenspezifischen Abweichungen waren im Rahmen der UVS für den Variantenvergleich jedoch nicht die Längen der Kaimauern von Relevanz, sondern die prognostizierten Kosten infolge der Geländeerhöhungen. Darüber hinaus wurde für die untersuchten Varianten eine standortspezifische Güterabwägung in Bezug auf die vorhabenbedingten Auswirkungen auf andere Schutzgüter, z. B. Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Artenschutz u. a.), vorgenommen. Im Ergebnis dessen war für den Vergleich festzustellen, dass der Hochwasserschutz der geplanten Anlagen mit zumutbaren Kosten durch das Höherlegen bei der gewählten Vorzugsvariante am günstigsten erreichbar ist (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 27.05.2015, Kapitel 4.3.6, Seite 59 ff. und Kapitel C.III.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 1.1: Die Einwender rügten, dass im gesamten Planfeststellungsverfahren keine räumliche Zuordnung des Bauwerkes der Kranbahn dargestellt sei und damit ein grober Fehler der Planunterlagen vorliege. Es wurde daher für eine abschließende Beurteilung zur Einordnung der Maßnahme in das vorhandene Umfeld die Einreichung von kompletten Ansichten, Schnitten und einer Fotomontage der geplanten Anlagen mit der Umgebung gefordert. Die Einwender vermuteten hierzu, dass die Höhe (ca. 27 m Höhe) und das Ausmaß der geplanten Hafenanlage (Kranbahn) höher als das Schloss sei.

Der Einwand ist nicht eindeutig formuliert, da dieser auf die „Höhe des geplanten Bauwerks der Kranbahn" gerichtet ist, jedoch Bezug auf die von den Einwendern geschätzte Höhe des Containervollportalkrans (ca. 27 m) nimmt, und ist gleichzeitig nicht zutreffend.

Die durch die Einwender geschätzte Höhe lässt sich aus dem in der UVS vom 27.05.2015 genutzten Ansatz zur sicheren Seite hin und aus der Veranschaulichung mit Karte 6 der UVS entnehmen (siehe Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 27.05.2015, Kapitel 5.3., Seite 72 und Karte 6). Die Forderung zur Nachreichung von kompletten Ansichten, Schnitten und einer Fotomontage der geplanten Anlagen wird zurückgewiesen. Der Auftrag zur Lieferung und Aufstellung der konkreten Containervollportalkräne wird von der Vorhabenträgerin u. a. auf der Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses im Ergebnis eines Ausschreibungsverfahrens erteilt. Hierbei wird die Höhe der Kräne u. a. von der Traglast, der Spurweite und der Ausladung der Stützen sowie der

Hubhöhe bestimmt, welche maßgebliche Parameter für das Ausschreibungsverfahren darstellen. Insofern liegen zum derzeitigen Planungsstand – über Regelzeichnungen hinaus – noch keine Detailpläne zum Containervollportalkran vor. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 1.6: Es wurde angezweifelt, dass entsprechend den Angaben im Schallgutachten vom 22.06.2020 im Bereich der Lauchhammerstr. 13 bei einer Vorbelastung des Beurteilungspegels Verkehrslärm von 59 – 62 dB(A) und einer Zusatzbelastung infolge des geplanten KV-Terminal mit den damit verbundenen 16 zusätzlichen LKW-Fahrten eine Verringerung der Gesamtbelastung einhergeht.

Im Rahmen der gutachterlichen Prüfung dieses Einwands stellte der Gutachter fest, dass innerhalb der Anlage 10 des Schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020 für den Mit-Fall, ohne Verkehrslenkungsmaßnahmen, für den Nachtzeitraum unzutreffende Zahlen dargestellt wurden. Als korrekt wurden vom Gutachter folgende Werte dargestellt:

- Uttmannstraße: DTV 1 950 Kfz/24 h mit einem SV-Anteil von tags 7,6 % und nachts 0,5 %,
- Paul-Greifzu-Straße: DTV 5 100 Kfz/24 h mit einem SV-Anteil von Tags 22,2 % und nachts 1,4 % sowie
- Lauchhammerstraße: DTV 13 900 Kfz/24 h mit einem SV-Anteil von Tags 10.2 % und nachts 1 %.

Insofern fallen die Beurteilungspegel bei der Betrachtung Mit-Fall, ohne Verkehrslenkungsmaßnahme im Bereich der Lauchhammerstraße unter Ansatz der korrekten Verkehrszahlen etwas höher aus. Da aber der Mit-Fall mit Verkehrslenkungsmaßahme umgesetzt wird und der im Schalltechnischen Gutachten vorgenommene Vergleich des Mit-Falls mit Verkehrslenkungsmaßnahmen mit dem Ohne-Fall verglichen wurde, deren angesetzte Verkehrszahlen korrekt sind, ändert sich hier die abschließende Aussage sowie die zukünftig vorliegenden Beurteilungspegel nicht (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Anlage 13). Darüber hinaus wurde die in der Tektur 2 enthaltene fehlerhafte Anlage 10 mit der Tektur 3 korrigiert.

Der Einwendung wurde hinsichtlich der Überprüfung der im Schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegten Verkehrszahlen entsprochen, ansonsten aber zurückgewiesen.

Darüber hinaus behaupteten die Einwender wiederholt, dass die Vorbelastung falsch ermittelt worden sei und führten dazu nochmals die Ergebnisse einer beispielhaften Schallschutzmessung für die Nacht vom 19.09.2018 zum 20.09.2018 an. Hierzu wird direkt auf die betreffenden vorhergehenden Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Auch die zur Aktualisierung von den Einwendern im Dammweg 14, d. h. in der Nähe von IO 01 und IO 02, durchgeführten Lärmmessungen am 05.03.2020 und am 25.02.2021 würden diese Befürchtungen bestätigen. Die hier in den lautesten Nachtstunden gemessenen Immissionspegel von 45,9 dB(A) bzw. 46,8 dB(A) lägen weit über den im Gutachten vom 22.06.2020 angesetzten Vorbelastungen von 36,0 dB(A) für IO 01 bzw. 35,8 dB(A) für IO 02. Die Einwender forderten daher die Durchführung und Vorlage von Vorbelastungsmessungen am Tag sowie in der Nacht.

Es ist zunächst anzumerken, dass sich der IO 01 (Kirchstr. 46) in ca. 155 m und der IO 02 (Dammweg 8) in ca. 90 m Entfernung zum angegebenen Messstandort

„Dammweg 14" befinden. Ob daraus die Schlussfolgerung gezogen werden kann, dass für die im Schalltechnischen Gutachten für das Vorhaben berücksichtigten IO 01 und IO 02 die gleichen Immissionspegel zu verzeichnen wären, wie bei dem Messstandort „Dammweg 14", kann nicht bewertet werden. Überdies sind weder die Eignung des Messgerätes und dessen Kalibrierungen noch die Grundlagen dieser Messungen sowie tatsächliche Situationen (Verkehrslärm, Emissionen anderer Gewerbebetriebe) bekannt, so dass die Aussagekraft und die Genauigkeit der vom Bürgerverein durchgeführten Messungen nicht beurteilt werden können. Die Erhebung von Messreihen für die Ermittlung der Vorbelastung ist zudem keine zwingende Vorgabe in einem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren. Liegen wie hier, belastbare Erfahrungswerte und Daten zu den genehmigten Schallimmissionen der relevanten Bestandsanlagen in der Umgebung vor, sind diese für die gebotene Prognose für die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen ausreichend. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 1.8: Hinsichtlich der Karte 4, Raumwiderstand, der UVS vom 21.04.2020 (Ordner 3, Register 1) wurde bemängelt, dass der Immissionsort IO 14, das Wohnhaus Paul-Greifzu-Str. 8, nicht dem Wohnen zugeordnet worden sei. Richtigerweise müsste das Wohnhaus als sehr hoch eingestuft und ebenfalls „Rot" markiert sein. Dies sei zu korrigieren.

Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. Die genannte Planunterlage enthält keinen Fehler und bedarf keiner Korrektur. Sowohl dem Kapitel 5, Ermittlung des Raumwiderstands, der UVS vom 21.04.2020 als auch der Karte 4 zur UVS ist eindeutig zu entnehmen, dass z. B. Wohn- und Mischgebiete als Bereiche mit sehr hohem Raumwiderstand eingestuft sind. Der Immissionsort IO 14 besitzt jedoch aufgrund der in der näheren Umgebung vorhandenen Nutzungen den Schutzanspruch eines Gewerbegebietes. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu 1.9: Die Einwender bemängelten ebenfalls, dass das Gebäude Lauchhammerstraße 36 (ehemalige Hafenschänke) nicht als Wohngebäude erfasst und als kritischer Immissionsort untersucht worden sei. In der ersten und obersten Etage befänden sich zwei Wohnungen über die komplette Hausfläche, das Seitengebäude sei auch bewohnt. Laut Rasterlärmkarte Anlage 6.6 seien in der oberen Etage tags 57 dB(A) errechnet und nachts mit größer als 45,0 dB(A) der Beurteilungswert der TA Lärm 6.1 c überschritten. Daher sei nach Auffassung der Einwender eine nachträgliche Untersuchung dieses Immissionsortes erforderlich.

Die Forderung der Einwender ist unbegründet. Der Schutzmaßstab richtet sich nach Maßgabe von Nr. 6.1 der TA Lärm (mit Ausnahme von lit. g) nach dem jeweiligen Baugebietstyp, nicht nach den konkret vorhandenen Einzelnutzungen. Das Bestandsgebäude auf der Lauchhammerstr. 36 befindet sich in einem (faktischen) Mischgebiet in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem industriell geprägten Hafengelände. Der Schutzmaßstab eines Allgemeinen Wohngebiets oder eines Reinen Wohngebiets ist für dieses Grundstück, ungeachtet etwaig tatsächlich vorhandener Wohnungen, nicht anzusetzen. Einer zusätzlichen schalltechnischen Untersuchung bedarf es daher nicht. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Hinsichtlich der angesprochenen Rasterlärmkarten wird darauf hingewiesen, dass diese eine geeignete Methode zur Übersicht der vorliegenden Immissionspegel darstellen. Maßgeblich für die Bewertung der schalltechnischen Situation sind jedoch die Immissionspunktberechnungen.

Weiterhin sei auch das Haus Lauchhammerstraße 38 (ehemalige Kinderkrippe) im Mischgebiet nicht in der Betrachtung als Wohngebäude einbezogen. Zurzeit werde zwar dieses Gebäude nicht genutzt, eine zukünftige Nutzung für dieses Gebäude sei in der Schalltechnischen Untersuchung als Immissionsort zu betrachten.

> Das Gebäude auf dem Grundstück Lauchhammerstr. 38 befindet sich im Eigentum der Vorhabenträgerin und unterliegt derzeit, wie auch zutreffend in der Einwendung ausgeführt, keiner Nutzung. Planungen für eine zukünftige Nutzung dieses Gebäudes sind derzeit bei der Vorhabenträgerin nicht vorhanden. Das Gebäude Lauchhammerstraße 38 ist als ein die Schallausbreitung berücksichtigender bzw. beeinträchtigender Baukörper in die Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens eingegangen. Sollte die schallabschirmende Wirkung dieses Gebäudes zu einem späteren Zeitpunkt nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses (z. B. infolge altersbedingtem Abgang) entfallen, hat die Vorhabenträgerin sich zur Herstellung einer schallabschirmenden Anlage verpflichtet, die mindestens dieselben schallmindernden Wirkungen aufweist (siehe Nebenbestimmung A.III.4.2.10). Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu 4.4: Soweit die Einwender wiederholt die Ermittlung des Retentionsvolumens anzweifelten, wird auf die hierzu bereits erfolgten Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, die weiterhin zutreffend sind.

Der von der Vorhabenträgerin zum Retentionsraumausgleich geplante Rückbau von Gleisanlagen des sog. Muskatorgleises sei nach Einschätzung der Einwender zu beplanen und vor der Hafenerweiterung durchzuführen. Wer diese Maßnahme durchführen werde, wann und wie diese finanziert werde, sei für die Einwender aus den Planunterlagen nicht zu entnehmen gewesen. Die dafür notwendigen Kosten seien ebenfalls der Gesamtinvestition hinzuzufügen und würden damit den gesamten Ausbau des Terminals in Frage stellen. Auch müssten hier alle naturschutzrechtlichen Belange berücksichtigt sein, auch wenn diese außerhalb des Plangebietes lägen. Zumindest hätten die Einwender festgestellt, dass die Retentionsmaßnahmen außerhalb der UVS vom 21.04.2020 lägen und damit eine ausreichende Betrachtung fehle.

> Entgegen der Darstellung der Einwender hat die Vorhabenträgerin mit Aufnahme der Maßnahme zum Ausgleich des vorhabenbedingten Retentionsraumverlustes mit der Tektur 2 in den Planfeststellungsantrag den Verfahrensgegenstand um diese Maßnahme wirksam erweitert (siehe auch Ordner 4, Register 1 – Hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen im Untersuchungsgebiet sowie Retentionsraumausgleich durch Rückbau von Gleisanlagen des ehemaligen Muskatorgleises und Geländeabtrag im Elbvorland vom 31.03.2020, Kapitel 4.4). Weiterhin sind für die Planfeststellungsbehörde konkrete Anhaltspunkte für eine mangelnde Finanzierbarkeit nicht erkennbar. Die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens ist in erster Linie das Problem eines Vorhabenträgers. Die Vorhabenträgerin hat auch mit der Tektur 2 nachvollziehbar dargelegt, dass einer Umsetzung des Vorhabens keine wirtschaftlichen Gründe entgegenstehen. Dies betrifft ebenfalls die von der Vorhabenträgerin im Zusammenhang mit dem vorhabenbedingten Retentionsraumverlust geplante Maßnahme zum teilweisen Rückbau eines Abschnitts des sog. Muskatorgleises. Gleichzeitig sind die in diesem Zusammenhang gutachterlich erarbeiteten Planunterlagen hinreichend geeignet, dass mögliche erhebliche nachteilige Einwirkungen des Vorhabens (mit der Retentionsausgleichsmaßnahme) auf die Umweltschutzgüter einschließlich ihrem jeweiligen Wirkraum umfassend erkennbar werden (siehe Ordner 3, Register 1 sowie Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen –

Hydraulische Untersuchung Tektur 2 vom 31.03.2020, Kapitel 4.4 mit den Anlagen 6 bis 11, Ordner 5, Register 2 und 3 der Planunterlagen und Kapitel C.IV des Planfeststellungsbeschlusses).

Weiterhin ist entsprechend den Ausführungen in der UVS der Untersuchungsraum schutzgutspezifisch verschieden. Dieser wurde aber von den Gutachtern in den Planunterlagen aus darstellungsmethodischen Gründen vereinheitlicht, wobei auch andere wesentliche Konfliktsituationen außerhalb dieser kartografischen Darstellung des Untersuchungsraumes in geeigneter Weise berücksichtigt worden sind (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom Mai 2015, Kapitel 1.4).

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Unter Bezug auf die in der Umweltverträglichkeitsstudie vom 21.04.2020 im Kapitel 1.3 aufgeführte geplante Auffüllung des Hafengeländes von ca. 24 000 m³ sei nach Auffassung der Einwender im Widerspruch dazu im Rahmen der Hydraulischen Untersuchung von einem viel geringeren Volumen von 21 990 m³ ausgegangen worden. Die Technische Hochschule Nürnberg wäre im Forschungsbericht vom Juni 2017 sogar nur von einem aufzufüllenden Volumen von 10 220 m³ ausgegangen. Aus diesem Grund schlussfolgerten die Einwender, dass das Retentionsausgleichsvolumen zu klein berechnet worden und das Planvorhaben daher zurückzuweisen sei.

Diese Einschätzung trifft nicht zu. In der von den Einwendern vorgenommenen Aufzählung von angeblich verschiedenen Angaben zu den Auffüllungsvolumina bzw. dem modelltheoretisch ermittelten Retentionsraumverlust werden verschiedenen Randparameter und Ergebnisse vermischt. Richtig ist, dass die Höhenbaugrundregulierungen von den Flächen- bzw. der daraus resultierenden Volumenrandbedingung von ca. 600 m x ca. 100 m x Ø 0,4 m ≈ 24 000 m³ ausgehen (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Seite 54; Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 21.04.2020, Seite 11; Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen – Hydraulische Untersuchung vom 31.03.2020, Seite 6). Damit ist bei den in den Planunterlagen in verschiedenen Planteilen angegebenen Werten für die geplante Höhenbaugrundregulierung kein Widerspruch in den Planunterlagen gegeben. Bei dem betreffenden Wert für die geplante Höhenbaugrundregulierung handelt es sich um eine Schätzung.

Bei dem im Forschungsbericht 2017-06 der Technischen Hochschule Nürnberg ermittelten Wert handelt es sich dagegen um das Ergebnis einer Retentionsraumbilanz für ein HQ_{100} für das Planvorhaben, welches im Ergebnis einer 2d-HN-Modellierung ermittelt wurde. Das sich dieser Wert von dem angegebenen Volumen für die geplante Höhenbaugrundregulierung unterscheidet, ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass hier von unterschiedlichen, zu ermitteltenden Parametern die Rede ist (konkretes Auffüllvolumen für die Baugrundregulierung bzw. der Retentionsraumverlust bei einem bestimmten seltenen Hochwasserereignis). Darüber hinaus wurden bei der modelltheoretischen Ermittlung des Retentionsraumverlustes die Volumina der zurückzubauenden und der neu zu errichtenden Hochbauten nicht berücksichtigt. Im Übrigen hat die Technische Hochschule Nürnberg auch darauf hingewiesen, dass eine exaktere Ermittlung mittels Volumenbetrachtung anhand der konkreten Bauwerksplanungen eigenständig durch den Planer vorgenommen werden könne (siehe Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen – Anlage 3, Seiten 17, 18). Dies ist in der Hydraulischen Untersuchung vom 31.03.2020 geschehen und es wurde auch darauf hingewiesen, dass der durch die Technische Hochschule Nürnberg ausgewiesene Retentionsraumver-

lust einen theoretischen Wert darstellt, der bezüglich der real zu erwartenden Auswirkungen zu prüfen ist (siehe Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen – Hydraulische Untersuchung vom 31.03.2020, Seite 10 und Kapitel C.V.4.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Ergebnisse der hier benannten Einschätzungen bzw. Modellierungen unter Beachtung der jeweiligen Rahmenbedingungen sind ausreichend belastbar.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 5.1: Die Einwender behaupteten, dass die Erschütterungen und Vibrationen an den Häusern durch LKWs auf den Straßen Sachbeschädigungen am Gebäude verursachten. Dies träfe auf die Strehlaer Straße, Lauchhammerstraße, Paul-Greifzu-Straße und Uttmannstraße zu. Eine Überprüfung hierzu fehle in den von der Vorhabenträgerin erstellten Planunterlagen.

Diese Behauptung ist nicht zutreffend. Bei den genannten Straßen handelt es sich um öffentliche Straßen. Als solche unterliegen sie der Straßenbaulast der Großen Kreisstadt Riesa, nicht der Vorhabenträgerin. Die Straßen sind dem öffentlichen Verkehr gewidmet, daher kann auch die Aufnahme des entstehenden Verkehrs vorausgesetzt werden. Das Planvorhaben der Vorhabenträgerin endet hingegen an der Grundstücksgrenze und setzt eine funktionierende öffentliche Erschließung voraus, die auch in diesem Fall gegeben ist. Auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden weder von der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde noch von anderen Trägern öffentlicher Belange maßgebliche Anhaltspunkte vorgetragen, die Zweifel an dieser Einschätzung aufkommen lassen könnten. Einer diesbezüglichen Überprüfung durch die Vorhabenträgerin bedarf es ebenfalls nicht. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

In Zweifel gezogen wurde von den Einwendern darüber hinaus die Richtigkeit der Luftschadstoffprognose, da der LKW-Verkehr im Bereich der Heinrich-Schönberg-Straße auf 632 LKW-Bewegungen und beim Stahlwerk nach Kapazitätserhöhungen der LKW-Verkehr auf 890 LKWs pro Tag steigen werde. Es fehlten nach deren Auffassung die Beurteilungen in der Luftschadstoffprognose sowie auch im Verkehrsgutachten für über 1 500 LKW pro 24 Stunden.

Diese Aussagen sind nicht zutreffend. Vorliegend handelt es sich um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG, im Rahmen dessen eine Prüfung der Einhaltung der für das Vorhaben zum Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen, geltenden gesetzlichen Vorgaben und Entscheidung unter planerischer Abwägung vorgenommen wird. Erweiterungsabsichten Dritter im Bereich von Gewerbestandorten im Umfeld des planfestgestellten KV-Terminals bedürfen grundsätzlich eines neuen Zulassungsverfahrens unter Sicherstellung des hinreichenden Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Einwirkungsbereich der dann vom betreffenden Vorhabenträger neu zu beantragenden Anlage. Die aufgrund der geplanten Erweiterungen des Stahlwerksstandortes Riesa prognostizierten höheren LKW-Fahrverkehre wurden ausdrücklich in dem von der Vorhabenträgerin veranlassten Verkehrsplanerischen Gutachten berücksichtigt (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Verkehrsplanerisches Gutachten vom 31.07.2014, Kapitel 2.3). Mit der von der Vorhabenträgerin beauftragten „Luftschadstoffuntersuchung im öffentlichen Straßenraum bei Berücksichtigung des vorhabenbedingten Kfz-Verkehrs“ vom 16.03.2018 wurde eine Abschätzung der Luftschadstoffemissionen und -immissionen jeweils für den Prognosenullfall 2030 und den Prognoseplanfall 2030 (siehe Ordner 9,

Register 8 der Planunterlagen – Luftschadstoffuntersuchung im öffentlichen Straßenraum vom 16.03.2018, Kapitel 2 und Kapitel C.V.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses) auf der Grundlage der Verkehrszahlen der mit dem verkehrsplanerischen Gutachten ermittelten Verkehrsprognose 2030 vorgenommen. Die von den Einwendern dargestellten angeblichen Mängel der für das Planvorhaben erstellten Verkehrsprognose und der Luftschadstoffuntersuchung sind daher nicht zutreffend. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 5.2: Soweit die Einwender vortrugen, dass bestimmte Darstellungen zu den mit dem Vorhaben verbundenen Hauptbelastungen für die Wohnnutzungen (besonders Schall- und Lichtimmissionsbelastungen) im Erläuterungsbericht, Seite 73, vom 27.05.2015 in den Tekturen 1 und 2 entfernt worden seien, ist dies nicht zutreffend.

Im Erläuterungsbericht vom 27.05.2015 wurden die besagten Ausführungen aus Kapitel 9.2.3, Seite 90 der UVS vom 27.05.2015 (Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen) übernommen. Im Rahmen der Erörterungstermine vom 26./27. September 2016 und 1. November 2016 wurde für die UVS Ergänzungsbedarf festgestellt (z. B. Berücksichtigung baubedingter Wirkungen). Dieser Ergänzungsbedarf ging mit der Aktualisierung von Kapitel 13 „Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens" des Erläuterungsberichts vom 27.05.2015 einher. An keiner Stelle der Planunterlagen wurden seitens der Vorhabenträgerin Ausführungen vorgenommen, dass die UVS vom 27.05.2015 nicht mehr gelten solle, diese ist weiterhin Bestandteil der Planunterlagen für das Vorhaben (siehe Ordner 3, Register 1). Insofern kann die bei den Einwendern aufgetretene Unklarheit zum Inhalt der Umweltverträglichkeitsstudie ausgeräumt werden. Die Einwendung hat sich in diesem Punkt erledigt.

Von den Einwendern wurde bezweifelt, dass eine Wirtschaftlichkeit des Nachtbetriebes bei einem Umschlag von maximal 16 TEU-Containern gegeben sei. Hinzu kämen die Kosten für eine Schichtbesatzung sowie ausreichende Beleuchtung und andere Nebenkosten.

Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. Wie bereits im Planfeststellungsbeschluss ausgeführt, kann im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens die Wirtschaftlichkeit allenfalls dann eine Rolle spielen, wenn dem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken gegenüberstehen, da es in diesem Fall wegen mangelnder Finanzierbarkeit an der notwendigen Planrechtfertigkeit fehlt (siehe BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04, BVerwGE 116, 125, Rn.198 ff.). Die Planrechtfertigung des Vorhabens kann erst recht nicht wegen einer isolierten Betrachtung der Wirtschaftlichkeit vereinzelter Betriebszeiten oder dem Einsatz bestimmter Technik für die Durchführung der Umschlagtätigkeiten der Nachtzeit in Frage gestellt werden. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Im Übrigen ist zur Klarstellung darauf hinzuweisen, dass beim Vorhaben von einem maximalen Umschlag in der Nachtzeit von 64 Containern auszugehen ist und nicht – wie von den Einwendern angenommen – von 16 Containern pro Nacht.

Die Einwender beantragten hilfsweise für den Fall der Planfeststellung, den Nachtbetrieb zu verbieten, weil dieser, erhebliche Emissionen auf das Wohngebiet verursache.

Entgegen der Auffassung der Einwender sind die mit dem 3-Schicht-Betrieb zusammenhängenden Beeinträchtigungen der Umgebungsbebauung – insbesondere durch die Schall- und Lichtimmissionen in den Abendstunden und in der Nachtzeit – zulässig. Die vorhabenbedingten Immissionen überschreiten, wie

auch von der Vorhabenträgerin gutachterlich nachgewiesen – die insoweit maßgeblichen Immissionsrichtwerte nicht bzw. können durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen, z. B. durch die Anpassung der Gehäuseneigung der Scheinwerfer an Mast Nr. 2 und 10 so reduziert werden, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen (siehe auch Kapitel C.V.3.1 und C.V.3.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Aus diesem Grund ist auch der nach dem Betriebskonzept des Vorhabens vorgesehene eingeschränkte 3-Schicht-Betrieb zulässig. Dies schließt auch den Wochenendbetrieb ein. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Die Einwender trugen vor, dass eine Überschreitung der Blendung an Immissionsorten zu vermeiden sei und das Vorhaben aus diesem Grund in der vorliegenden Form abgelehnt werde. Es wurde daher beantragt, die Lichtquellen zu überarbeiten und neu auszulegen. Der Lichtkegel der Hafenbeleuchtung müsse an der Grundstücksgrenze enden. Darüber hinaus sei der Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen des Bundesamtes für Naturschutz BfN-Skript 543 von 2019 nicht in den Planunterlagen berücksichtigt. Dieser Leitfaden solle ergänzend in den Planunterlagen eine Berücksichtigung finden. Die Höhe der Masten sei nochmals zu prüfen und ggf. zu ändern.

Wie bereits in Kapitel C.V.3.4 des Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt, worauf direkt verwiesen wird, sind allgemein gültige Grenzwerte und Bewertungsmethoden in Bezug auf Lichtimmissionen bisher weder durch Gesetz noch durch Rechtsverordnung bindend geregelt. Die Zumutbarkeit von Lichtimmissionen beurteilt sich daher grundsätzlich nach den Grundsätzen, die die Rechtsprechung zum Gebot der Rücksichtnahme entwickelt hat. Nach ständiger Rechtsprechung können die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) als sachverständige Beurteilungshilfe herangezogen werden. Die Vorhabenträgerin hat auf der Grundlage dieser LAI-Hinweise eine Lichtimmissions-Untersuchung als Bestandteil des Planfeststellungsantrags erarbeiten lassen (Ordner 7, Register 3 der Planunterlagen), mit der nachvollziehbar nachgewiesen wurde, dass die für das Vorhaben vorgenommene Planung der Lichtanlagen unter Umsetzung von Nebenbestimmungen, u. a. zur Ausbildung der Beleuchtungsanlagen, der Wahl des Farbspektrums und der Ausrichtung einzelner Scheinwerfer, ausreichend und geeignet ist, schädliche Umweltauswirkungen zu vermeiden (siehe auch Kapitel A.III.4.6, C.V.3.4 und C.V.7.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Darüber hinaus gehende Änderungen der Beleuchtungsplanung bedarf es insofern nicht. Diese Einschätzung wurde auch bestätigt durch die im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen der unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Meißen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 6.1.1: Soweit die Einwender analog der Einwendung des BUND, Landesverband Sachsen, vom 10.06.2021 im Zusammenhang mit der schallmindernden Wirkung der sog. „Fritzsche-Hallen" unter Bezug auf den Bauzustand dieser Hallen die Forderung nach deren Erhalt erhoben sowie die korrekte Berücksichtigung der Satteldächer dieser Hallen im Schalltechnischen Gutachten anzweifelten, wird direkt auf die auch hier zutreffenden Ausführungen unter Kapitel C.VI.2.19 des Planfeststellungsbeschlusses zu Nr. 5 der Stellungnahme des BUND verwiesen, die hier ebenfalls zutreffen.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Einwender äußerten ebenfalls die Befürchtung, dass die als Lärmflächenquelle betrachtete geplante Krananlage bei der Emissionsbetrachtung nicht konservativ genug erfasst und damit die ungünstigste Lärmbelastung weitaus höher liegen müsse, als durch die Gutachter angenommen.

Diese Bedenken können ausgeräumt werden. Die Emissionen der Krananlage für das Katzfahren, Heben, Drehen und Senken wurden im Schalltechnischen Gutachten richtigerweise als Flächenschallquelle angesetzt. Dies ist sachgerecht, weil der Kran stetig in Bewegung ist und verteilt über den Tag die gesamte Fahrbahn nutzt. Für den Beurteilungszeitraum von 16 Stunden tags kann somit davon ausgegangen werden, dass über diesen Zeitraum eine entsprechende mittlere Verteilung stattfindet.

Innerhalb des Nachtzeitraums wird die Fahrfläche bzw. der Tätigkeitsbereich des Krans durch die Vorhabenträgerin eingeschränkt, so dass hier nachts ein genaueres räumliches Gebiet zur Nutzung des Krans angegeben wird. Auch hier findet dann stündlich eine entsprechende Verteilung der Krantätigkeit im Bewegungsbereich statt.

Der Einwand ist insofern nicht zutreffend und wird zurückgewiesen.

Zu 6.1.2: Die mit der Tektur 2 in die Planunterlagen eingeführten Lärmrasterkarten seien nach Einschätzung der Einwender fehlerhaft und kämen dadurch zu falschen Beurteilungen. Die Einwender trugen als Beispiel hierfür das Wohngebäude an der Lauchhammerstr. 13 vor, an welchem die Beurteilungspegel für ein Allgemeines Wohngebiet gelten. Hier habe das 3. Obergeschoss einen direkten Blick auf die geplante Hafenanlage, so dass es fraglich erscheine, weshalb der Gutachter kurz vor dem Gebäude Lärmhindernisse darstelle. Die Einwender bezweifelten aufgrund dieser Widersprüche im Bereich des gesamten Wohnblocks Lauchhammerstr. 9-17 die Richtigkeit der Lärmrasterkarten. Weiterhin sei die Vor- und Zusatzbelastung am IO 09 Lauchhammerstr. 17 unplausibel ermittelt worden, da der Wohnblock Lauchhammerstr. 9-17 sich in einem Allgemeinen Wohngebiet befinde. Es werde vom Gutachter nicht betrachtet, ob der ausgewählte Immissionsort IO 09 derjenige mit dem wirklich höchsten Wert am Wohnblock Lauchhammerstr. 9-17 sei. Laut Lärmrasterkarte entstünde am IO 09 ein Lärmschatten durch ein Gebäude davor.

Die hier geäußerten Bedenken sind nicht zutreffend. Die mit Tektur 2 ergänzten Rasterlärmkarten mit der Berechnungshöhe 1,8 m ü. Gelände (Erdgeschoss) stellen eine geeignete Methode zur Übersicht über die Immissionspegel dar (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 20.06.2020, Anlagen 6.3 bis 6.6). Entscheidend für die Bewertung der schalltechnischen Situation sind jedoch die Immissionspunktberechnungen für die maßgeblichen Immissionsorte. Insofern können Rasterlärmkarten nicht zur Bewertung der an einzelnen Immissionsorten (wie hier für IO 09) vorliegenden Immissionen herangezogen werden. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden weder von der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde noch von anderen Trägern öffentlicher Belange maßgebliche Anhaltspunkte vorgetragen, die Zweifel an den gewählten maßgeblichen Immissionsorten nach TA Lärm aufkommen lassen. Es wird daher davon ausgegangen, dass der Immissionsort IO 09 repräsentativ für die Immissionsorte in diesem Bereich ist. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 6.2.2.1: Soweit die Einwender rügten, dass das Logistiklager der Fa. TRALO Riesa GmbH mit derzeit u. a. 1 200 Stellplätzen für Gefahrgut, 6 150 Stellplätzen für wasserge-

fährdende Stoffe und insgesamt 12 000 Stellplätzen für EURO-Paletten bei der Ermittlung der Vorbelastung nicht berücksichtigt worden sei, wird direkt auf die Ausführungen zu Nr. 5 b) der dementsprechenden Stellungnahme des BUND unter Kapitel C.VI.2.19 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, die auch hier zutreffen.

Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu 6.2.2.2: Die Einwender äußerten Bedenken in Bezug auf den auf der Hafennordseite stattfindenden Schüttgüterumschlag nach Inbetriebnahme des geplanten KV-Terminals in der Form, dass die vom Schüttgüterumschlag ausgehenden prognostischen Lärmbelastungen im Schalltechnischen Gutachten vom 22.06.2020 unzutreffend seien. So sei der in diesem Gutachten gewählte Ansatz zur Ermittlung des Summenschallleistungspegels für die Hafennordseite, die Vorbelastung unter Heranziehung des für das geplante Hafenterminal berechneten Summenschallleistungspegels von 112 dB(A) mit gleichzeitigem Abzug von 5 dB(A) zu ermitteln, vollkommen realitätsfremd. Es sei vielmehr ein erheblicher Zuschlag durch die um ca. 19 dB(A) lauteren, auf der Hafennordseite befindlichen Kräne zu berechnen. Insofern sei der im Schalltechnischen Gutachten gewählte Ansatz für den Schüttgüterumschlag grob fehlerhaft, die Zusatzbelastungen für den Schüttgüterumschlag würden mit dem gewählten Emissionsansatz massiv unterschätzt. Weiterhin seien auf Seite 13 des Schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020 eine Kernarbeitszeit für die Hafennordseite benannt worden, woraus die Einwender die Schlussfolgerung zogen, dass auch außerhalb dieser Zeit, nämlich im Nachtzeitraum, Tätigkeiten auf der Hafennordseite stattfinden würden. Somit sei bei der Ermittlung der Vorbelastung auch der Nachtbetrieb auf der Hafennordseite zu berücksichtigen.

Diese – bereits im zweiten Beteiligungsverfahren vorgebrachte – Auffassung trifft nicht zu. So wurde u. a. im Erörterungstermin am 20.03./21.03.2019 ausführlich vom Schallgutachter der Vorhabenträgerin abgehandelt, dass für den zukünftigen Betrieb der Hafennordseite eine Vorbelastung durch Schallleistungspegel in Höhe von 107 dB angesetzt worden ist. Der im Vergleich zum Summenschallleistungspegel für den aktuellen Betrieb reduzierte Pegel geht auf die zu erwartende Minderung der Emissionen durch den Wegfall des Containerumschlags an der Hafennordseite einher, basiert auf Erfahrungswerten des Gutachters und stellt nach der fachlichen Einschätzung einen hinreichend sicheren Ansatz dar. Die zuständige untere Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Meißen hat ebenfalls im Erörterungstermin bestätigt, dass die Annahmen im Schalltechnischen Gutachten zu den Vorbelastungsquellen u. a. auf der Zuarbeit der Immissionsschutzbehörde basieren. Dies gilt auch für den Ansatz des Summenschallleistungspegels für den Betrieb der Hafennordseite (siehe Niederschrift der Landesdirektion Sachsen zum Erörterungstermin vom 20.03./21.03.2019, Seiten 100 bis 103). Damit kann ebenfalls nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen werden, dass dieser Lärmvorbelastungsansatz mit Erfahrungswerten einhergeht, die zukünftige Situation auf dieser Fläche ausreichend repräsentiert ist und dies einen Ansatz zur sicheren Seite hin darstellt (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Kapitel 3.3).

Auch die dem Schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegte Annahme, dass hinsichtlich der Vorbelastung durch den Umschlag auf der Hafennordseite kein Nachtbetrieb mehr stattfindet, ist unverändert zutreffend. Die Vorhabenträgerin hat am 12.02.2021 die „Änderung der Umschlaganlagen durch Verzicht auf den Nachtbetrieb im Hafen Riesa in 01591 Riesa, Paul-Greifzu-Str. 8a, Gemarkung Gröba, Flst.-Nr. 84/38 nach § 15 Abs. 1 BImSchG bei der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Meißen angezeigt. Gegenstand

dieser Anzeige ist, dass nach der Inbetriebnahme des geplanten neuen KV-Terminals auf der Südseite des Hafens Riesa, Alter Hafen, der Nachtbetrieb der Umschlaganlagen für das Be- und Entladen von Stück- und Schüttgütern auf der Hafennordseite eingestellt wird, was auch richtigerweise bei der Ermittlung der Vorbelastung im Schalltechnischen Gutachten bereits Berücksichtigung gefunden hat.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Im Zusammenhang mit der Ermittlung der Vorbelastung äußerten die Einwender, identisch mit den Ausführungen unter Nr. 3.1, 3.3 bis 3.5 und 3.6.1 der Anlage „Fehler- und Schwachstellenanalyse zum Schalltechnischen Gutachten der Fa. Peutz vom 22.06.2020" der Stellungnahme des BUND vom 10.06.2021, Zweifel an der Ermittlung der Vorbelastung in Bezug auf die Fa. Scholz Recycling (heute S1-Recyclöing Riesa GmbH & Co. KG), das Reifenwerk/die Reifenlagerhalle, die Beiselen GmbH (heute Ulm Fa. BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg) sowie den Mitarbeiterparkplatz der Fa. ESF Elbe Stahlwerke Feralpi GmbH und forderten darüber hinaus die Berücksichtigung einer Vorbelastung für die Fa. TRALO GmbH.

Die Auffassungen der Einwender sind nicht begründet. Hierzu wird direkt auf die auch hier zutreffenden Ausführungen unter Kapitel C.VI.2.19 des Planfeststellungsbeschlusses zu Nr. 3.1 bis 3.8 der Anlage zur Stellungnahme des BUND vom 10.06.2021 (Anlage „Fehler- und Schwachstellenanalyse zum Schalltechnischen Gutachten der Fa. Peutz") verwiesen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 6.2.2.6b: Die Einwender bezogen sich auf ihre bereits in der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragenen Zweifel an der Richtigkeit der im Schalltechnischen Gutachten der Vorhabenträgerin verwendeten Daten zur Vorbelastung der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi in Riesa und trugen vor, dass neuere Untersuchungen vorlägen, die ihre Auffassung bestätigen würden. So seien über einen Zeitraum vom 13.05.2020 bis 12.08.2020 für den Nachtzeitraum auf dem Grundstück Paul-Greifzu-Str. 13 die Schallemissionen durch den Stahlwerksstandort in Riesa erfasst worden. Über alle 392 ausgewerteten Nachtstunden sei hierbei ein mittlerer Beurteilungspegel von 44,1 dB(A) ermittelt worden. Im Rahmen dieser Untersuchungen sei weiterhin in 37 Nachtstunden der zulässige Immissionsrichtwert von 46 dB(A) überschritten worden, wobei die Überschreitungen dabei zwischen 0,1 dB(A) und 4,1 dB(A) betragen hätten.

Es ist zunächst anzumerken, dass sich die im Schallgutachten der Vorhabenträgerin untersuchten maßgeblichen IO 02 (Dammweg 8) und IO 03 (Gartenweg 6) im Vergleich zum in der Einwendung benannten Messstandort Paul-Greifzu-Str. 13 auf der gegenüberliegenden Seite des Hafenbeckens befinden. Auch der maßgebliche IO 05 (Hafenstraße 1) des vorhabenbezogenen Schalltechnischen Gutachtens der PEUTZ Consult GmbH vom 22.06.2020 liegt in mehr als 200 m Entfernung zu dem von den Einwendern genannten Messstandort Paul-Greifzu-Str. 13. Inwieweit daraus die von den Einwendern getroffenen Schlussfolgerungen in Bezug auf die für das Planvorhaben maßgeblichen IO 02, IO 03 und IO 05 gezogen werden können, kann nicht bewertet werden. Darüber hinaus sind weder die Eignung des Messgerätes und dessen Kalibrierungen noch die Grundlagen dieser Messungen sowie tatsächliche Situationen (Verkehrslärm, Emissionen anderer Gewerbebetriebe) bekannt, so dass die Aussagekraft und die Genauigkeit der vom Bürgerverein durchgeführten Messungen nicht beurteilt werden können. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 6.2.2.7: Soweit die Einwender vortrugen, dass die von einer Stellfläche für Container westlich des Firmengeländes der Fa. Scholz ausgehenden Lärmbelastungen im Rahmen

der Vorbelastungsuntersuchungen nicht berücksichtigt worden sein, ist dies nicht zutreffend.

> Auf der in Rede stehenden Abstellfläche sind nach Angaben der Vorhabenträgerin keine Container abgestellt worden. Es handelte sich hier um Wechselbrücken, die dort einmalig vorübergehend bis zur Zuführung zu Reparaturarbeiten in die Containerservicehalle abgestellt worden sind. Das Planvorhaben selbst umfasst diese Fläche nicht. Bei Realisierung des Vorhabens wird keine Notwendigkeit mehr bestehen, Container außerhalb des räumlichen Umgriffs des Vorhabengebietes zwischenabzustellen. Es ist daher in den Vorbelastungsuntersuchungen für diese Fläche auch kein zusätzliches Lärmkontingent zu berücksichtigen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu 6.3: Soweit die Einwender rügten, dass im Schalltechnischen Gutachten vom 22.06.2020 angeblich für die Containerstellflächen unterschiedliche Quellhöhen für die Tages- und Nachtzeit verwendet worden seien (Ordner 7, Register 1, Anlagen 4.1 und 4.2) und eine diesbezügliche Überarbeitung des Gutachtens forderten, ist dies nicht zutreffend.

> Im Schalltechnischen Gutachten werden für die jeweiligen Quellen die gleichen Höhen sowohl tags als auch nachts berücksichtigt. Die in den Anlagen 4.1 und 4.2 vorhandenen Abweichungen in der Z-Koordinate sind darauf zurückzuführen, dass die jeweiligen Quellen unterschiedliche Ausdehnungen in ihrer Dimension haben (z. B. Linien- und Flächenschallquelle) und hierzu jeweils die gemittelten Höhen aufgeführt werden. Da der Arbeitsbereich des Krans innerhalb der Nachtzeit (zwischen 22.00 und 6.00 Uhr) kleiner ist als tags, sind die gemittelten Höhen der berücksichtigten Quellen geringfügig anders. De facto liegen aber die entsprechenden Teilstücke der Quellen sowohl tags als auch nachts auf gleicher Höhe. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu 6.4: In Bezug auf den geplanten LKW-Parkplatz trugen die Enwender vor, dass nach ihrer Einschätzung die Geräusche durch Standheizungen, Leerlaufgeräusche etc. nicht berücksichtigt worden seien. Gleichzeitig sei entsprechend der Rasterlärmkarte für den Nachtzeitraum nicht die gesamte Parkplatzfläche, sondern lediglich Parkbewegungen auf den von der Wohnbebauung am weitesten entfernten Stellplätzen berücksichtigt worden.

> Bei der geringen Anzahl der nächtlichen LKW-Anfahrten zum KV-Terminal ist – entgegen der Auffassung der Einwender – nicht zu erwarten, dass LKW zum Warten o. ä. abgestellt werden müssen. Darüber hinaus sind Motoren nach dem Abstellvorgang (auch i. S. des Umweltschutzes) abzustellen. Somit finden im Nachtzeitraum keine Leerlaufgeräusche statt. Unabhängig davon können von der Vorhabenträgerin jederzeit geeignete Vermeidungsmaßnahmen, wie Beschilderung, Betriebsanweisung oder Kontrollen durch Personal, durchgeführt werden. Standheizungen sind schalltechnisch eher untergeordnet und führen erfahrungsgemäß nicht zu relevanten Pegelerhöhungen bzw. sind schalltechnisch irrelevant. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu 6.5: Die Einwender beanstandeten weiterhin, dass die detaillierten Übersichten der angesetzten Quellhöhen (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Anlagen 4.1 und 4.2) nur die Y-Koordinate, nicht aber den Bezugspunkt dieser Koordinaten enthalte. So werde für das Katzfahren eine Quellhöhe von 115 m angenommen, im Text des Gutachtens (Seite 12) aber eine Quellhöhe von 20 m, so dass das Geländeniveau hier bei 95 m liegen würde.

Die Angaben der mittleren Quellhöhen für die berücksichtigten Schallquellen können den Anlagen 4.1 und 4.2 in der Spalte Z [m] (Z-Koordinate) der Schalltechnischen Untersuchung vom 22.06.2020 entnommen werden. Wie im Schalltechnischen Gutachten ebenfalls ausgeführt, wurde der Geländeanstieg im Geländemodell, welches den Planunterlagen hinterlegt ist, berücksichtigt (siehe Ordner 7, Register 1 – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Seite 12 und Anlagen 3.1, 3.2). Der Einwand hat sich insofern erledigt.

Zu Nr. 6.6: Der im Schalltechnischen Gutachten vom 22.06.2020 für Reachstackerfahrten ausgewiesene Schallleistungspegel von 91 dB(A) (Ordner 7, Register 1, Anlage 4.1) wurde in Frage gestellt, da nach Auffassung der Einwender diese Quelle als Flächenquelle ausgewiesen sei, die Berechnungsformel auf Seite 19 im Schalltechnischen Gutachten sich aber auf eine Wegstrecke beziehe.

Diese Bedenken sind nicht zutreffend. Der angesetzte Schallleistungspegel für die Fahrfläche der Reachstacker wird auf Seite 19 des Schalltechnischen Gutachtens beschrieben. Der Vorbeifahrtpegel der Reachstacker wurde messtechnisch durch den Fachgutachter (hier die TBL Dresden GbR) erfasst. Aus diesem Grund ergibt sich hier ein längenbezogener Schallleistungspegel $L_{WA,1m}$ für 1 m Fahrweg von 71 DB(A)/m. Der Einwand wird insofern zurückgewiesen.

Zu 6.7: Die Einwender stellten wiederholt die verwendete meteorologische Korrektur in Frage und beurteilten die Aussage des Schallgutachters, dass hinsichtlich des Auftretens von Inversionswetterlagen im Vorhabenbereich, hier insbesondere im Hafenbecken selbst sowie dem Mündungsbereich der Elbe keine wesentlichen Ereignisse analysiert werden konnten. als unplausibel.

Dieser Einwand wurde im Rahmen des 2. Beteiligungsverfahrens im Erörterungstermin am 21.03.2019 ausführlich diskutiert (siehe Niederschrift der Landesdirektion Sachsen zum Erörterungstermin vom 20./21.03.2019, Seiten 142 bis 144). Die meteorologische Korrektur wurde zutreffenderweise entsprechend der DIN ISO 9613-2 im schalltechnischen Gutachten berücksichtigt. Insofern wird auf die im Erörterungstermin am 21.03.2019 vorgetragenen Argumente des Schallgutachters der Vorhabenträgerin, Herrn Hübel von der PEUTZ Consult GmbH, verwiesen. Diesen dort vorgenommenen Ausführungen ist nichts hinzuzufügen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Darüber hinaus wurde von den Einwendern beanstandet, dass für die Brücke B 182, die die Gleisanlagen des Hafengeländes in Riesa überspannt, weder Reflexion noch abschirmende Wirkungen berücksichtigt worden seien. In diesem Zusammenhang wurden von den Einwendern die Erstellung entsprechender Vergleichsberechnungen gefordert, die jeweils die Abschirmungswirkung bzw. die Reflexionen berücksichtigen würden.

Auch dieser Einwand wurde vom Schallgutachter der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin am 21.03.2019 ausführlich behandelt und als unbegründet beurteilt. Diese gutachterliche Beurteilung wurde in diesem Erörterungstermin ebenfalls bestätigt durch den Vertreter der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Meißen (siehe auch Niederschrift zum Erörterungstermin am 20./21.03.2019, Seiten 142 bis 144). Diesen dort vorgenommenen Ausführungen ist nichts hinzuzufügen. Zusätzliche Vergleichsberechnungen waren insofern der Vorhabenträgerin auch nicht aufzuerlegen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu VIII.: Die Einwender beanstandeten ebenfalls das Verkehrsplanerische Gutachten. Dies sei unvollständig, da der bisherige Hafenbetrieb durch die Fa. Scholz, die Fa. Beiselen, die Containerservicehalle der Vorhabenträgerin und deren Verwaltungsgebäude

nicht berücksichtigt worden sei. Diese müssten dem geplanten Betrieb hinzugerechnet werden.

> Diese Beanstandung ist nicht zutreffend. Die Angaben zu den zu erwartenden Verkehrsbelastungen sind dem „Verkehrsplanerischen Gutachten" bzw. der Tektur zu diesem Gutachten zum Neubau des KV-Terminals im Hafen Riesa vom 31.07.2014 bzw. 05.01.2018 entnommen. Hierbei werden die Prognosewerte für 2025 bzw. 2030 herangezogen. Daher sind die Verkehre der bestehenden Nutzungen, wie der (ehemaligen) Fa. Scholz Recycling GmbH (heute S1-Recycling Riesa GmbH & Co. KG) und der BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg (ehem. Beiselen GmbH Ulm), berücksichtigt.
>
> Die LKW-Verkehre der Containerservicehalle werden im Schalltechnischen Gutachten nicht bei der Vorbelastung, sondern im Rahmen der Prognose der Schallimmissionen für den Betrieb des KV-Terminals berücksichtigt. Alle Container – einschließlich der Leercontainer für den Betrieb der Containerservicehalle – werden insgesamt sowohl bei der Anlieferung als auch bei der Abholung über das „Gate In/Out" bei der Ein-/Ausfahrt in das/aus dem KV-Terminal erfasst. Somit wurden auch nachvollziehbar die im Einwand aufgeführten LKW-Verkehre für die Containerservicehalle als Geräuschquelle im Schalltechnischen Gutachten berücksichtigt (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Tabelle 3.7, Seite 23 sowie Anlage 2.1 mit Q06, Q06.1 und Q06.2).
>
> Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Weiterhin behaupteten die Einwender, dass durch die Hafenerweiterung von einer zusätzlichen Belastung der städtischen Zufahrtsstraße von ca. 2 000 000 t pro Jahr auszugehen sei und forderten eine Überprüfung der Bauklasse der stadteigenen Straße sowie eine grundhafte Sanierung der Zufahrtsstraße unter Kostentragung durch den Freistaat Sachsen. Diese Kosten seien dem Planvorhaben hinzuzurechnen und die Straßen seien entsprechend dem Verkehrsaufkommen anzupassen.

> Die Zufahrtsstraße zum geplanten KV-Terminal stellt eine öffentliche Straße dar und unterliegt damit nicht der Planungshoheit der Vorhabenträgerin. Deren Planung hinsichtlich Auslegung der Verkehrsanlagen endet an der Grundstücksgrenze und setzt eine funktionierende öffentliche Erschließung voraus. Diese ist hier gegeben. Dass das kommunale Straßennetz im Bereich des Hafens grundsätzlich geeignet ist, den vorhabeninduzierten Verkehr aufzunehmen, wurde mit den von der Vorhabenträgerin veranlassten Verkehrsgutachten nachgewiesen. Auch die von den zuständigen Straßenbaulastträgern und der Verkehrsbehörde im Anhörungsverfahren ergangenen Stellungnahmen stützen diese Einschätzung. Insofern kann insgesamt davon ausgegangen werden, dass eine ausreichende Leistungsfähigkeit des an den Hafen angrenzenden öffentlichen Straßennetzes für die Aufnahme des vorhabenbedingten Verkehrs innerhalb der Stadt Riesa gegeben ist. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 9.2: Die Einwender trugen unter Beifügung von fotografischen Aufnahmen vor, dass ein Betrieb des Bahnverkehrs auf der Hafennordseite schon weit vor 6.00 Uhr beobachtet worden sei. So eine Betriebsweise sei nicht im Planungsantrag betrachtet worden und müsse deshalb zukünftig ausgeschlossen werden, da das Schalltechnische Gutachten der Vorhabenträgerin keine Betriebsvorgänge für den Schiffs- sowie auch Bahnverkehr in der Zeitspanne zwischen 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr beinhalte. Hilfsweise beantragten die Einwender, die beantragten Betriebszeiten für den Schiffs- sowie auch Bahnverkehr direkt auf 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr eindeutig zu begrenzen.

Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im Hafen Riesa gelten die „Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil (NBS-AT)" der Vorhabenträgerin. Diese schließen alle auf dem Hafengelände stattfindenden Zugverkehre, auch die zur Belieferung der Düngemittelsilos der BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg (ehem. Beiselen GmbH Ulm), ein. Die Silos können nur über das Gleis 48 der Anschlussbahn Hafen Riesa, fortführend über das Hafengleis 2 und die Terminalgleise 2 und 3 erreicht werden. Die Termine für die Zugverkehre (Ein- und Ausfahrt, Rangieren) sind jeweils mit der Vorhabenträgerin zu koordinieren. Die Koordinierung erfolgt so, dass kein Zugverkehr in der Nachtzeit stattfinden wird. Weiterhin sind Containerumschläge Schiff nachts (zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr) – wie zutreffenderweise auch im Schalltechnischen Gutachten der Vorhabenträgerin berücksichtigt – nicht zulässig. Darüber hinaus bedarf es keines hilfsweisen Antrags zur Begrenzung der beantragten Betriebszeiten für den Schiffs- und den Bahnverkehr auf den Tagzeitraum, da die von der Vorhabenträgerin geplante Betriebsweise des neuen KV-Terminals diese Einschränkungen für den Nachtzeitraum bereits umfasst. Diese Betriebsweise findet ihren Niederschlag auch in den immissionsschutzbezogenen Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses (siehe Nebenbestimmungen unter A.III.4.2.3). Der Einwand hat sich insofern erledigt.

Zu XI.: Es wurde gerügt, dass im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur 1. Tektur-Planung die entscheidungserheblichen Unterlagen in Form der Stellungnahmen der beteiligten Behörden nicht ausgelegt worden seien. Zudem sei die Bekanntmachung der Auslegung fehlerhaft, da diese ebenfalls keine Angaben über verfügbare Stellungnahmen der beteiligten Behörden enthielte.

Ein erheblicher Fehler der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung liegt nicht vor. Die im Beteiligungsverfahren zur Ausgangsplanung eingegangenen behördlichen Stellungnahmen mussten nicht im Rahmen der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt werden. Die Anforderungen an das Verfahren zur Anhörung der Öffentlichkeit richten sich nach § 18a AEG i. V. mit § 73 VwVfG sowie nach § 9 UVPG a. F. (vgl. hierzu § 74 Abs. 1 UVPG n. F.). Im Fall der Änderung des bereits ausgelegten Plans für das Vorhaben bedarf es nach § 73 Abs. 8 VwVfG grundsätzlich nur einer Auslegung des geänderten Plans, eine Auslegung der zum ausgelegten Plan bereits eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange ist nicht erforderlich.

Auch aus § 9 UVPG a. F. folgt nichts Abweichendes. Die Vorschriften des UVPG a. F. schreiben für das hiesige Planverfahren weder die Durchführung einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung noch die Auslegung der vorliegenden behördlichen Stellungnahmen zwingend vor. Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a. F. hat im Grundsatz eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit zu erfolgen, wenn der Vorhabenträger die nach § 6 UVPG a. F. erforderlichen Unterlagen im Laufe des Verfahrens ändert. Auszulegen sind gemäß § 9 Abs. 1b UVPG a. F. lediglich die Unterlagen nach § 6 UVPG a. F. sowie die zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorliegenden entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Anhänge 3 und 5 zum Erläuterungsbericht). Behördliche Stellungnahmen, die der Planfeststellungsbehörde erst nach Beginn des ersten Beteiligungsverfahrens zugehen, müssen hingegen nicht zwingend ausgelegt werden, sondern sind der Öffentlichkeit nach den Bestimmungen des Umweltinformations- und Informationsfreiheitsgesetzes zugänglich zu machen (§ 9 Abs. 1b Satz 2 UVPG a. F.). Ein Verfahrensfehler liegt insofern nicht vor.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Darüber hinaus rügten die Einwender, dass zum Auslegungsstart des Beteiligungsverfahrens zur Tektur 2 die ausgelegten Unterlagen unvollständig gewesen seien. So hätten bei den in der Stadtverwaltung Riesa ausgelegten Planunterlagen Deckblätter in den Ordnern gefehlt. Auch bei den im Internet veröffentlichten Unterlagen wären zu Auslegungsbeginn im März 2021 weniger Unterlagen enthalten gewesen (73 Datensätze) als zu Beginn der Verlängerung der Auslegung im April 2021 (113 Datensätze). Aufgrund der unzureichenden und fehlerhaften Beteiligung sei daher das Beteiligungsverfahren erneut unter Auslegung sämtlicher entscheidungserheblicher Unterlagen vorzunehmen. Für die erneute Öffentlichkeitsbeteiligung sei zudem das Öffentlichkeitsportal des Freistaates Sachsen zu verwenden.

> Die Auslegung der mit Tektur 2 vom 5. August 2020 geänderten Planunterlagen wurde richtigerweise gemäß § 73 Abs. 3 VwVfG a. F. vorher ortsüblich in der Stadt Riesa bekannt gemacht. Die Tektur 2 wurde nach dem PlanSiG vom 1. März 2021 bis zum 16. April 2021 ausgelegt. Die Bekanntmachung und die geänderten Planunterlagen wurden hierfür auf der Internetseite der Landesdirektion Sachsen unter http://www.lds.sachsen.de/bekanntmachungen, Rubrik - Infrastruktur – Eisenbahnen – veröffentlicht (§ 3 Abs. 1 PlanSiG). Wie der Bekanntmachung ebenfalls entnommen werden konnte, lag der geänderte Plan (Zeichnungen und Erläuterungen im dargestellten Umfang) als zusätzliches Informationsangebot gem. § 3 Abs. 2 PlanSiG neben der Bekanntmachung auf der Internetseite der Landesdirektion Sachsen in der Großen Kreisstadt Riesa aus. Gemäß § 27a VwVfG a. F. ist der Bekanntmachungsinhalt und die auszulegenden Unterlagen auf einer Internetseite der Behörde oder ihres Verwaltungsträgers zugänglich zu machen. Eine weitere, darüber hinausgehende Veröffentlichung unter Verwendung des Öffentlichkeitsportals des Freistaates Sachsen bedurfte es insofern nicht. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen. Darüber hinaus war der Inhalt dieser Bekanntmachung und der nach § 19 Abs. 2 UVPG auszulegenden geänderten Planunterlagen zusätzlich nach § 20 UVPG a. F. über das zentrale Internetportal https://www.uvp-verbund.de zugänglich.
>
> Auch die im Internet mit dem 1. März 2021 erfolgte unvollständige Veröffentlichung der Planunterlagen der Tektur 2 wurde durch die Planfeststellungsbehörde berichtigt, indem die Auslegung mit den vollständigen Planunterlagen bis zum 17. Mai 2021 verlängert wurde (siehe auch Kapitel B.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses. Der Einwand wird insofern zurückgewiesen.

- Fehler- und Schwachstellenanalyse zum Schalltechnischen Gutachten der Firma PEUTZ vom 22.06.2020, erstellt von dem Ingenieurbüro für Umweltschutztechnik (IfU)

Zu 2.1: Der Gutachter bemängelte ebenso die Einstufung des maßgeblichen Immissionsortes IO 01 als Mischgebiet im Schalltechnischen Gutachten. Auch die Verfasser des Flächennutzungsplans sollen nach Aussage des Gutachters bewusst die ursprüngliche Einstufung als Mischgebiet zurückgenommen haben.

> Der Einwand ist – wie vorangehend bereits mehrfach ausgeführt – unbegründet, teilweise auch in tatsächlicher Hinsicht unzutreffend. Bei der am IO 01 vorhandenen Bestandsnutzung handelt es sich um ein Wohngebäude und nicht um ein Altenpflegeheim, so dass eine Einstufung des IO 01 in die Kategorie der Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm nicht zutreffend ist. Hierzu wird direkt auf die betreffenden Ausführungen unter Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Zudem hat die Stadtverwaltung Riesa in ihrer Stellungnahme zum Planvorhaben vom 28.09.2018 ausgeführt, dass die Belange hinsichtlich des rechtswirksamen Flächennutzungsplans in den Tekturunterlagen Einklang und Berücksichtigung gefunden haben. Der Einwand wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 2.2: Es wurde auf eine Pflegeeinrichtung an der Hafenstraße 1 (maßgeblicher IO 05) hingewiesen, in der Menschen mit schwerer Demenz betreut werden würden und demzufolge der Schwerpunkt der Einrichtung auf der Pflege beruhe.

> Der Einwand ist rechtlich wie tatsächlich unbegründet. Das Schalltechnische Gutachten für das Vorhaben geht richtigerweise von einer Schutzbedürftigkeit des IO 05 entsprechend einem Mischgebiet aus. Die Immissionsrichtwerte der Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm sind diesbezüglich nicht anzusetzen. In der obergerichtlichen Rechtsprechung und in der Literatur ist anerkannt, dass der Begriff „Pflegeanstalt" i. S. der TA Lärm einschränkend auszulegen ist. Die besondere Schutzbedürftigkeit kann Krankenhäusern und Pflegeanstalten nur dann zugebilligt werden, wenn diese Einrichtungen eine bestimmte, in gewisser Weise an ein „Gebiet" heranreichende Größe erreichen und der Schwerpunkt des bauaufsichtlich zugelassenen Nutzungsspektrums in der Pflege und Betreuung Kranker liegt. Die beiden Voraussetzungen werden durch die auf dem Grundstück Hafenstr. 1 in Riesa vorhandenen Nutzungen nicht erfüllt. Laut den Angaben im aktuellen Internetauftritt der Einrichtung unter https://www.elblandschwestern.de/die-tagespflege.html werden ausschließlich Ausführungen zur „Tagespflege" unter Angabe einer Aufnahmefähigkeit von bis zu 15 „Tages-Gästen" wiedergegeben. Auch die Stellungnahmen der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde und der Stadtverwaltung Riesa bestätigen die Gebietseinstufungen des Schalltechnischen Gutachtens. Einer Anpassung des Schalltechnischen Gutachtens bedarf es deshalb nicht. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 3.1 – 3.8: Es wurde vorgetragen, dass eine Reihe von Lärmquellen hinsichtlich der Vorbelastung nicht bzw. bei einigen betrachteten Quellen fehlerhaft berücksichtigt worden sei. Dies beträfe u. a. die Fa. TRALO GmbH, den Schüttgüterumschlag auf der Hafennordseite, die Fa. Scholz Recycling GmbH, die Immissionsquellen VQ5 & VQ6 (Reifenwerk & Reifenlagerhalle), die Fa. Beiselen und Feralpi. Weiterhin wurde die Frage aufgeworfen, ob auch die LKW-Verkehre berücksichtigt werden müssten, die dem An- und Abtransport von Containern für die Reparatur dienten.

> Wie bereits vorstehend ausgeführt, ist zutreffenderweise davon auszugehen, dass die Vorbelastung des Standortes der Fa. TRALO GmbH irrelevant i. S. der TA Lärm ist. Die Tätigkeiten auf der Hafennordseite nach Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals sind ebenfalls korrekt in die Lärmprognose eingegangen. Für die ESF-Stahlwerke Feralpi wurde im Rahmen der Überarbeitung des Schalltechnischen Gutachten die aktuelle Genehmigungssituation dieses Standortes berücksichtigt. Insofern ist hier von keinen fehlerhaften Ansätzen hinsichtlich der zu berücksichtigenden Vorbelastung auszugehen. Auf die auch hier zutreffenden vorangehenden Ausführungen wird direkt verwiesen.
>
> Ebenso entspricht die im Schalltechnischen Gutachten vom 22.06.2020 bereits berücksichtigte Reduzierung der Lärmbelastungen für den Betrieb der Fa. Scholz der aktuellen Genehmigungssituation für den Gewerbestandort. Die Fa. Scholz Recycling GmbH hatte mit dem 07.05.2021 die Änderung der immissionschutzrechtlichen Gestattung bei der zuständigen Immissionschutzbehörde angezeigt. Eine gültige Anordnung des Landratsamtes Meißen für diesen Gewerbestandort zur Reduzierung der LKW-Abfertigungen, zum Entfall des Betriebs der Autopresse sowie zur Reduzierung der Betriebszeiten des Fuchsbaggers sowie des Gabelstaplers liegt zwischenzeitlich vor. Dieser Standort wurde mittlerweile, wie für die Fa. Scholz genehmigt, von der Fa. S1-Recycling Riesa GmbH & Co. KG übernommen.

Auch die Beanstandung der angesetzten Schallleistungspegel hinsichtlich VQ5 ist nicht zutreffend. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Einwand auf die in der schalltechnischen Untersuchung für die in der Vorbelastungsquelle VQ5 angesetzten Werte bezieht. Für die Vorbelastungsquellen VQ5 & VQ6 sind die Immissionsrichtwerte an den maßgeblichen Immissionsorten „Clara-Zetkin-Ring 10" und „Paul-Greifzu-Str. 55" einzuhalten. Gemäß den für VQ 5 festgelegten unterschiedlichen Immissionswerten in Bezug auf den IO „Clara-Zetkin-Ring 10" und IO „Paul-Greifzu-Str. 55" wurde die Fläche VQ5 geteilt und mit einem Schallleistungspegel für die nördliche Fläche von 102,5 dB(A) tags und 101,5 dB(A) nachts angesetzt. Die südliche Fläche wird mit einem Schallleistungspegel von 102 dB(A) tags und 90 dB(A) nachts berücksichtigt. In Summe ergibt sich für die Fläche VQ5 ein Schallleistungspegel von 105,3 dB(A) tags und 101,8 dB(A) nachts. Ob und wieweit die genehmigte Werte an beiden Immissionsorten tatsächlich ausgeschöpft werden, kann nicht beurteilt werden und ist auch für die hier durchgeführten Betrachtungen nicht relevant.

Die LKW-Verkehre, die Container zur Reparatur bzw. zum Service in der (bestehenden) Containerservicehalle an- und abtransportieren, werden im Schalltechnischen Gutachten nicht bei der Vorbelastung, sondern im Rahmen der Prognose der Schallimmissionen für den Betrieb des KV-Terminals berücksichtigt. Alle Container – einschließlich der Leercontainer für den Betrieb der Containerservicehalle – werden insgesamt sowohl bei der Anlieferung als auch bei der Abholung über das „Gate In/Out" bei der Ein-/Ausfahrt in das/aus dem KV-Terminal erfasst. Somit wurden auch nachvollziehbar die im Einwand aufgeführten LKW-Verkehre für die Containerservicehalle als Geräuschquelle im Schalltechnischen Gutachten berücksichtigt (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Tabelle 3.7, Seite 23 sowie Anlage 2.1 mit Q06, Q06.1 und Q06.2).

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 3.9: Es wurde behauptet, dass die vom Bürgerverein Riesa in der lautesten Nachtstunde des 05.03.2020 und des 25.02.2021 am Dammweg 14 in der Nähe von IO 01 bzw. IO 02 gemessenen Immissionspegel weit über der im Schalltechnischen Gutachten angesetzten Vorbelastung für den IO 01 von 36,0 dB(A) und IO 02 von 35,8 dB(A) lägen und damit die Befürchtung einer erheblichen Unterschätzung der Vorbelastung im Gutachten bestätigt worden sei.

Es ist zunächst anzumerken, dass sich der IO 01 (Kirchstr. 46) in ca. 155 m und der IO 02 (Dammweg 8) in ca. 90 m Entfernung zum angegebenen Messstandort „Dammweg 14" befinden. Ob daraus die Schlussfolgerung gezogen werden kann, dass für die im Schalltechnischen Gutachten für das Vorhaben berücksichtigten IO 01 und IO 02 die gleichen Immissionspegel zu verzeichnen wären wie bei dem Messstandort „Dammweg 14" kann nicht bewertet werden. Überdies sind weder die Eignung des Messgerätes und dessen Kalibrierungen noch die Grundlagen dieser Messungen sowie tatsächliche Situationen (Verkehrslärm, Emissionen anderer Gewerbebetriebe) bekannt, so dass die Aussagekraft und die Genauigkeit der vom Bürgerverein durchgeführten Messungen nicht beurteilt werden können. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 4.1: Es wurde gerügt, dass für die Containerstellfläche für die Tag- und Nachtzeit unterschiedliche Quellhöhen angesetzt worden seien.

Dies ist nicht zutreffend. Für die jeweiligen Quellen wurden die gleichen Höhen sowohl tags als auch nachts berücksichtigt. Die ggf. vorhandenen Abweichungen

in der Z-Koordinate sind darauf zurückzuführen, dass die jeweiligen Quellen eine gewisse Ausdehnung in ihrer Dimension haben und jeweils die gemittelte Höhe aufgeführt wird. Da der Arbeitsbereich des Krans innerhalb der Nachtzeit kleiner ist, sind die gemittelten Höhen der berücksichtigten Quellen geringfügig anders (siehe Ordner 7, Unterlage 1 – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Anlagen 4.1 und 4.2). De facto liegen die entsprechenden Teilstücke der Quellen sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum in der gleichen Höhe. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu 4.2: Es wurde ebenfalls bemängelt, dass nachts nicht die gesamte Parkplatzfläche berücksichtigt worden sei, sondern lediglich Parkbewegungen auf den, von der Wohnbebauung am Weitesten entfernten Stellplätzen. Geräusche durch Standheizungen, Leerlaufgeräusche etc. seien nicht berücksichtigt worden.

Diese Bedenken sind nicht zutreffend. Bei der geringen nächtlichen Anzahl an LKW ist nicht zu erwarten, dass die LKW zum Warten o. ä. abgestellt werden müssen. Grundsätzlich sind Motoren nach dem Abstellvorgang auszuschalten. Unabhängig davon können von der Vorhabenträgerin jederzeit geeignete Vermeidungsmaßnahmen, wie Beschilderung, Betriebsanweisung oder Kontrollen durch Personal, durchgeführt werden. Standheizungen sind schalltechnisch eher untergeordnet und führen erfahrungsgemäß nicht zu relevanten Pegelerhöhungen bzw. sind schalltechnisch irrelevant. Der Einwand wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 4.3: Es wurde beanstandet, dass die Angaben zu den Quellhöhen zur Berücksichtigung der Kranfahrten nicht hinreichend dokumentiert worden seien.

Dies trifft nicht zu. Die Angaben zu den mittleren Quellhöhen können den Anlagen 4.1 und 4.2, Spalte Z [m] (Z-Koordinate) des Schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020 (Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen) entnommen werden. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu 4.4: Weiterhin sei der für die Reachstacker-Fahrten angenommene Schallleistungspegel nicht nachvollziehbar.

Der angesetzte Schallleistungspegel für die Fahrfläche der Reachstacker wird im Schalltechnischen Gutachten vom 22.06.2020 auf Seite 19 beschrieben. Die Schallemission bzw. der Vorbeifahrpegel der Reachstacker wurde messtechnisch durch die TBL Dresden GbR erfasst. Aus diesem Wert ergibt sich der längenbezogene Schallleistungspegel für 1 m Fahrweg, hier $L_{WA,1\,m}$ = 71 dB(A)/m. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu 4.5: Die im Schalltechnischen Gutachten verwendete meteorologische Korrektur wurde unter Hinweis auf die für das Hafenbecken über Wasser als besonders häufig angenommenen Inversionswetterlagen in Frage gestellt. Dies beträfe auch die auf Seite 11 des Schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020 erfolgten Darlegungen, dass entsprechend durchgeführter Recherche in Bezug auf das Hafenbecken selbst sowie den Mündungsbereich in die Elbe keine wesentlichen Inversionswetterereignisse analysiert werden konnten.

Das Schalltechnische Gutachten ist in dieser Hinsicht nicht zu bemängeln. Dieser Einwand wurde ausführlich im Rahmen des 2. Beteiligungsverfahrens im Erörterungstermin vom 20.03./21.03.2019 (siehe Protokoll der Landesdirektion Sachsen zum Erörterungstermin vom 30.04.2019, Seiten 142 bis 144) seitens der Vorhabenträgerin unter Einbezug des Schallgutachters Herrn Hübel (PEUTZ Consult

GmbH) diskutiert. Windhäufigkeiten (einschließlich Inversionswetterlagen) werden entsprechend der Vorgaben der TA Lärm über die Meteorologische Korrektur berücksichtigt. Entsprechend der DIN ISO 9613-2 wurde dieser Faktor gutachterlich zutreffend einbezogen. Diesen im Erörterungstermin vorgenommenen Ausführungen ist nichts hinzuzufügen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu 4.6: Soweit die Aussagen im Schalltechnischen Gutachten zur Berücksichtigung von Reflexionen an der das Hafengelände überspannenden Straßenbrücke angezweifelt wurden, ist dies nicht begründet.

Hierzu wird direkt auf die betreffenden Ausführungen unter Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, die auch hier zutreffen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

- „Stellungnahme zu den Berechnungen zum Fahrverkehr auf öffentlichen Verkehrswegen und weiteren Punkten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum KV-Terminal in Riesa", erarbeitet vom Ingenieurbüro für Umweltakustik, Büro Stuttgart vom 14. Juni 2021

Zu 2: Unter dem Hinweis, dass die 16. BImSchV im November 2020 geändert worden ist, wurde dargelegt, dass zum vorliegenden Planvorhaben der Verkehrslärm nicht (wie vor dieser Änderung) nach der RLS-90, sondern nach der neu anzuwendenden RLS-19 berechnet werden solle, da nur so eine sachgerechte Abwägungsgrundlage ermittelt werden könne.

Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. Zum Einen bezieht sich die gültige TA Lärm auf die RLS-90 und besitzt keinen Verweis auf ggf. zu anderen Zeitpunkten ggf. gültige Berechnungsvorschriften. Die zitierte Änderung der 16. BImSchV enthält zudem auch eine Übergangsvorschrift. Gemäß § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV berechnet sich der Beurteilungspegel für den jeweiligen Straßenabschnitt nach den Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung, wenn vor dem Ablauf des 1. März 2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist. Die entsprechende Anwendung der Übergangsregelung des § 6 der 16. BImSchV auf das gegenständliche Verfahren ist zutreffend. Mit der Übergangsregelung soll verhindert werden, dass (in direkter Anwendung) ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren hinsichtlich der Betrachtung des Lärmschutzes neu bearbeitet werden muss, obwohl es sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der 2. VO zur Änderung der 16. BImSchV in einem weit fortgeschrittenen Stadium befand. Neue Betrachtungen zum Lärmschutz, nun nach der RLS-19, sind für das Planvorhaben nicht durchzuführen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Weiterhin wurden die Ansätze und Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung der Verkehrsstärken angezweifelt. So werde bei den Ansätzen auf teilweise sieben Jahre alte Verkehrsuntersuchungen zurückgegriffen, welche insbesondere im Umfeld der Anlage nicht mehr den tatsächlichen Prognose-Planfall wiedergeben würden. Auch die im Schalltechnischen Gutachten vom 22.06.2020 vorgenommene Verteilung der 2014 ermittelten Verkehrsstärken pauschal auf den Tag- und Nachtzeitraum sei immer mit großen Unsicherheiten behaftet und im vorliegenden Fall aufgrund der besonderen Ortslage mit vorwiegend schwerindustriellen Nutzungen als gänzlich ungeeignet einzustufen. Beim Abgleich der Ansätze des Schalltechnischen Gutachtens der Vorhabenträgerin mit den Angaben der schalltechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Mitarbeiterparkplatz Feralpi" seien aufgrund der eklatanten Unterschiede besonders für den Nachtzeitraum (> Faktor 10 nachts) die angesetzten Randbedingungen für das

Schalltechnische Gutachten für das geplante KV-Terminal als höchst zweifelhaft zu beurteilen. Daher sei für eine sachgerechte Ermittlung der Schallimmissionen durch den vorhabeninduzierten Straßenverkehr die Verkehrsstärke auch für den Schwerverkehrsanteil mittels detaillierter Verkehrszählungen über einen repräsentativen Untersuchungszeitraum tags und nachts erforderlich.

> Die mit der Einwendung vorgetragene Annahme veralteter bzw. unzutreffender Ansätze und Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung der Verkehrsbelastung ist nicht zutreffend. Die im Schalltechnischen Gutachten der Vorhabenträgerin zugrunde gelegten Verkehrsbelastungszahlen entsprechen dem Verkehrsplanerischen Gutachten der brenner BERNARD ingenieure GmbH vom Januar 2018 bzw. den zur Verfügung gestellten DTV-Werten aus dieser Untersuchung (siehe Ordner 7, Unterlage 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Kapitel 5.4, Anmerkung und Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Tektur Verkehrsplanerisches Gutachten vom 05.01.2018). Hierbei wurden die Prognosewerte 2025 und die Fortschreibung der maßgebenden Verkehrszahlen auf den Prognosehorizont 2030 berücksichtigt (siehe auch Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Tektur Verkehrsplanerisches Gutachten vom 05.01.2018, Kapitel 3). Damit sind auch die Verkehre des „Mitarbeiterparkplatzes Feralpi" berücksichtigt. Es liegen keine Anhaltspunkte vor und wurden von den zuständigen Behörden auch nicht vorgetragen, dass die im Verkehrsplanerischen Gutachten für das Planvorhaben dargestellten Verkehrsbelastungszahlen nicht den maßgeblichen, lärmtechnisch zu berücksichtigenden Stand darstellen könnten. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Es wurde ebenfalls gerügt, dass ausschließlich der Fahrverkehr im öffentlichen Straßenraum betrachtet worden sei. Gemäß TA Lärm seien jedoch alle Fahrten auf öffentlichen Verkehrsflächen (z. B. Bahn und Schiff) in die Beurteilung einzubeziehen. Die schalltechnische Untersuchung sei daher in dieser Hinsicht unvollständig.

> Diese Einlassung ist unbegründet. Nach Nr. 7.4 der TA Lärm sind Geräusche des An-und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich zu vermindern, soweit die entsprechenden Kriterien erfüllt sind (siehe auch Kapitel C.V.3.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Diese Voraussetzungen sind für den vorhabeninduzierten LKW-Verkehr gegeben, so dass die Vorhabenträgerin im Rahmen des Schalltechnischen Gutachtens die Verkehrsgeräusche des Straßenverkehrs entsprechend der RLS-90 berechnen und gemäß der 16. BImSchV betrachten ließ. Demgegenüber wurden die Geräusche der Schienenwege dem Gewerbelärm zugeordnet und entsprechend nach den strengeren Regularien der TA Lärm betrachtet. Damit liegt eine hinreichende fachgutachterliche Betrachtung vor. Eine zusätzliche Lärmbelastung auf der Bundeswasserstraße Elbe ist im Zusammenhang mit dem vorhabenbedingten Anstieg des Schiffsverkehrs um maximal ein Schiff pro Tag hier nicht von Relevanz. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Unter dem Ansatz, dass im Bereich der Uttmannstraße streckenweise Steigungen von etwa 5 % auftreten würden, wurde von den Einwendern Anpassungsbedarf bei den Berechnungen im Schalltechnischen Gutachten der Vorhabenträgerin gesehen, da hier eine Steigung von 0 % angegeben worden sei.

> Dieser in der Einwendung angeführte Ansatz ist nicht hinreichend substantiiert, im Übrigen aber auch unbegründet. Die Behauptung des Vorhandenseins von streckenweise vorhandenen Steigungen von etwa 5 % im Bereich der Uttmann-

straße ist nicht geeignet, die zum Planvorhaben vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen in Frage zu stellen, zumal bei Steigungen von bis zu 5 % gemäß RLS-90 keine Zuschläge für die Steigung zu vergeben sind. Selbst bei Steigungen im Bereich von 5 % bis 6 % sind die Zuschläge nach der RLS-90 von bis zu 0,6 dB für den entsprechenden Abschnitt so gering, dass nicht von einer relevanten Zunahme der Beurteilungspegel auszugehen ist. Die Einwendung wird daher in diesem Punkt zurückgewiesen.

Des Weiteren wurden die dem Schalltechnischen Gutachten der Vorhabenträgerin zugrunde gelegten Randbedingungen als kaum nachvollziehbar und nicht vollständig dokumentiert beurteilt. So fehle es an der konkreten Verteilung der Verkehrsströme durch den Zusatzverkehr für die drei untersuchten Situationen (Nullfall, Planfall ohne und Planfall mit verkehrslenkenden Maßnahmen). Für den Planfall mit verkehrslenkenden Maßnahmen werde lediglich die Angabe gemacht, dass nachts eine Ausfahrt nach links (Richtung Paul-Greifzu-Str./Lauchhammerstr.) erfolge. In der Anlage 13 des Schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020 würde eine Pegelminderung im Vergleich zum „Ohne-Fall" ausgewiesen, was nicht plausibel sei. Es könne zudem nicht nachvollzogen werden, woraus sich die insgesamt 32 LKW-Bewegungen, die im Nachtzeitraum berücksichtigt sein sollen, ergeben. Die Ansätze seien daher nicht plausibel und voraussichtlich fehlerhaft. Insgesamt seien die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen zum vorhabenbedingten Kfz-Verkehr nicht geeignet, die Schallimmissionen durch den Fahrverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen sachgerecht beurteilen zu können.

Der Einwand ist nicht hinreichend nachvollziehbar. Der Nullfall bzw. Ohne-Fall beinhaltet keinen Zusatzverkehr durch das geplante KV-Terminal, sondern den (wie bisher) auf der Hafennordseite erfolgenden Güterumschlag einschließlich Containerumschlag. Die entsprechenden Verkehrsbelastungszahlen sind identisch mit denen des Verkehrsplanerischen Gutachtens der brenner BERNARD ingenieure GmbH (Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen) für das Prognosejahr 2025 bzw. 2030. Darüber hinaus wurde der vorhabenbedingte Zusatzverkehr im Schalltechnischen Gutachten vom 22.06.2020 hinreichend genau beschrieben (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Seite 30 Absatz 5). Die Verkehrsströme für die jeweiligen Fälle können detailliert den dazugehörigen Anlagen 9, 10 und 12 entnommen werden. Die Einwendung wird daher in diesen Punkten zurückgewiesen.

Soweit pauschal vorgetragen wurde, dass sich die Beurteilungspegel durch die gewerblichen und verkehrsinduzierten Beurteilungspegel teilweise im Bereich um die sog. Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bewegten und daher zwingend eine Gesamtlärmbetrachtung durchzuführen sei, ist dies nicht zutreffend.

Für die hier betrachteten maßgeblichen Immissionsorte ergäbe auch eine Gesamtlärmbetrachtung unter Einbezug des Gewerbelärms keine maßgebliche Steigerung der Beurteilungspegel, zumal durch die Verkehrslenkungsmaßnahme im Bereich der Lauchhammerstraße sogar eine Pegelminderung von bis zu 0,5 dB erreicht wird. Beispielhaft ergäbe sich für den Immissionsort Lauchhammerstr. 25 unter Berücksichtigung eines Verkehrslärms von 71 dB(A) und einer Gesamtlärmbelastung nach TA Lärm von 55,5 dB(A) rechnerisch eine Gesamtlärmbelastung von 71,1 dB(A). Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wurde gerügt, dass die Schallemissionen zu den LKW-Bewegungen auf den Stellplätzen keine Geräusche durch Rangiervorgänge oder durch den Betrieb von Standheizungen berücksichtigen würden. Im Nachtzeitraum seien die LKW-Bewegungen ausschließlich auf den äußersten Nordwesten des Parkbereiches beschränkt. Hierzu würden im

Schalltechnischen Gutachten weder Schallschutzmaßnahmen oder Begründungen angeführt. Die Annahme von maximal zwei LKW-Zu- und Abfahrten in der lautesten Nachtstunde sei realitätsfern, da in der Praxis ein Großteil der Fahrten in den Nachtstunden zwischen 22 und 23 Uhr sowie zwischen 4 und 6 Uhr morgens auftreten würden und hier mit einem erhöhten Fahrverkehr durch LKW zu rechnen sei.

Diese Bedenken sind unbegründet. Im Schalltechnischen Gutachten vom 22.06.2020 sind die Ansätze der Schallemissionsgrößen, u. a. auch für die Fahrbewegungen und Abstellvorgänge der LKW sowohl für den LKW-Stellplatzbereich als auch für die Lade- und Entladespuren beschrieben (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Kapitel 3.4 und Anlagen 2.1/2.2). Auch die Gewährleistung der Ein- und Ausfahrt von jeweils 2 LKW in den Nachtstunden wurde u. a., wie nachfolgend beschrieben, von der Vorhabenträgerin in den Erörterungsterminen ausführlich dargelegt. Maßgeblich ist, dass im neuen KV-Terminal keine personenbezogenen Entscheidungen getroffen werden, sondern dass die sogenannte Einlagerungs- und Auslagerungslogistik entsprechend planbar im Computersystem geschaltet wird. Die Fahrzeuge werden i. d. R. mit Zeitfenstern belegt bzw. erhalten Zufahrtsbegrenzungen über die Schranke. Dabei wird durch die Vorhabenträgerin konkret geregelt, dass die Schranke nachts maximal für zwei LKW's in der Stunde geöffnet wird. Insofern ist gewährleistet, dass diese Anzahl der Ein- und Ausfahrten nicht überschritten wird. Diese Terminal-Steuerung erfolgt über das sog. TOS-System (Terminal-Operating-System). Insofern sind den jeweiligen LKW's bestimmte Time Slots mit einem Auftrag und einer Zugangsberechtigung konkret vorgegeben, auch für die An- und Abfahrten im Nachtzeitraum. Die Art des Zugangssystems über die Schranke ist dem Betreiber vorbehalten, z. B. über ein Key-System, über biometrische Daten oder eine Bordkarte. Darüber hinaus bestehen für den Nachtzeitraum auch keine Wartezeiten für die je Stunde einfahrenden zwei LKW. Der Ablauf der Ein- und Ausfahrt wird über entsprechende Belege kontrolliert, welche auch für spätere Kontrollzwecke verfügbar wären. Die Einwendung wird in diesen Punkten daher zurückgewiesen.

In Bezug auf das geplante Betriebsregime für den Umschlag von Kühlcontainern wurden Zweifel daran geäußert, dass eine Abschaltung im Nachtzeitraum in der Praxis tatsächlich sichergestellt werden könne. Folglich sei der Umschlag von Kühlcontainern nur mit geeigneten Schallschutzmaßnahmen (Wände, Teileinhausungen o. ä.) möglich.

Diese Bedenken sind unbegründet. Sowohl in den Planunterlagen (Ordner 7, Register 1 – Schalltechnische Gutachten vom 22.06.2020, Seiten 23 und 25) als auch in den Erörterungsterminen (siehe Protokoll der Landesdirektion Sachsen zum Erörterungstermin vom 30.04.2019, Seite 130) wurde von der Vorhabenträgerin mehrfach ausgeführt, dass der Umschlag der Kühlcontainer bzw. der Betrieb der Kühlaggregate ausschließlich im Tageszeitraum zulässig ist. Zudem wurde gemäß gutachterlicher Einschätzung unter Berücksichtigung von herstellerabhängigen Schwankungen der Kühlaggregate in den Berechnungen ein Sicherheitszuschlag von 3 dB(A) vergeben (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Kapitel 3.4, Seite 19). Damit stellt diese entsprechend berücksichtigte Schallemissionsgröße einen Ansatz zur sicheren Seite hin. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

2.2 Einwender Nr. 1

Der Eigentümer des Flurstücks Nr. 783/2 (Schloss Gröba) lehnte mit seiner Einwendung vom 3. März 2016 (Nachanhörung) das Vorhaben ab mit der Begründung, dass die Umsetzung des Vorhabens erhebliche Beeinträchtigungen für das Objekt „Schloss Gröba" zur Folge hätte, so dass die momentane Nutzung als Pflegeeinrichtung nicht mehr möglich sei. Eine Planung in dieser Art und Weise ohne Berücksichtigung der überaus sensiblen Nutzungsart des Hauses als Pflegeeinrichtung sei absolut indiskutabel. Der Einwender führte in diesem Zusammenhang nachfolgende konkrete Einwände auf.

Nach Auffassung des Einwenders würde die Akkumulation aus Licht und Lärm im Nachtbetrieb physiologisch zu einer Sensibilisierung der Betroffenen führen, daher sollten die Grenzwerte hier abgesenkt werden. Auch sei diese Akkumulation in der Umweltverträglichkeitsstudie in keinster Weise ausführlich genug gewürdigt worden (siehe Punkt 9.2.3 der Umweltverträglichkeitsstudie). Es seien von der Vorhabenträgerin keine Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt oder näher auf die reale Belastung und die Folgen eingegangen worden.

Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. Unter die schädlichen Umwelteinwirkungen nach § 3 Abs. 1 BImSchG fallen auch Geräusche und Licht, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Die Schwelle der Erheblichkeit wird dabei grundsätzlich für jede Immissionsart gesondert bewertet. Die Bestimmung der Schwelle der Erheblichkeit erfolgt auf der Grundlage der bezüglich der jeweiligen Immissionsart einschlägigen Gesetze, Rechtsverordnungen, normkonkretisierenden Verwaltungsvorschriften bzw. unter umfassender Würdigung aller Umstände des Einzelfalls. Eine Summation von Immissionen ist nur dann möglich, wenn die betreffenden Immissionen hinsichtlich ihrer Belastungswirkung kumulieren. Dies ist bei Licht- und Schallimmissionen nicht der Fall. Im Hinblick auf das Grundstück des Einwenders ist eine verstärkte Wahrnehmung etwa der Lärmimmissionen aufgrund der zusätzlichen Lichtimmissionen (oder umgekehrt) auch deshalb fernliegend, weil die vorhabenbedingten Lichtimmissionen auf das Grundstück des Einwenders entsprechend der von der Vorhabenträgerin beigebrachten gutachterlichen Untersuchung deutlich hinter den maßgeblichen Richtwerten für die Beleuchtungsstärke und die Blendwirkung zurückbleiben (siehe auch Ordner 7, Register 3, Tabellen 5.1 und 5.2 der Planunterlagen zu Immissionsort IO 04 – Kirchstr. 46). In diesem Zusammenhang wird auch auf die Ausführungen unter Kapitel C.V.3.4 des Planfeststellungsbeschlusses Bezug genommen. Die Einwendung wird insofern in diesem Punkt zurückgewiesen.

Auch die Einschätzung des Einwenders, es fehle die nähere Betrachtung der realen Belastung und der Folgen sowie die Darstellung von Lösungsansätzen, ist nicht zutreffend. Die Vorhabenträgerin hat für das geplante Vorhaben mehrere Gutachten zu den Umwelteinwirkungen durch Geräusche, Lichtimmissionen, Erschütterungen und Luftschadstoffen erarbeiten lassen. Auf der Grundlage dieser Gutachten wurden von der Vorhabenträgerin Maßnahmen zur Vermeidung/Minderung von Belästigungen der Nachbarschaft durch Immissionen geplant. Dies betrifft z. B. den eingeschränkten Nachtbetrieb des KV-Terminals unter beschränkter Nutzung nur eines Portalkrans, Verzicht auf Eisenbahn- und Schiffsverkehr sowie Güterumschlag nachts mit diesen Verkehrsträgern, stark eingeschränkten LKW-Verkehr und geänderten LKW-Ausfahrt im Nachtzeitraum, die Anpassung der Ausrichtung der Beleuchtungsanlagen (siehe auch Nebenbestimmungen unter A.III.4 und Kapitel C.IV.5, C.V.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwand wird in diesem Teil zurückgewiesen.

Der Einwender trug weiterhin vor, dass die im geplanten Kranbetrieb auftretenden Spitzenwerte ebenfalls grenzwertig und wegen ihrer Frequenzspitzen subjektiv als besonders störend empfunden und so nicht akzeptabel seien. Der Einwender verwies darauf, dass die Schallimmission-Beurteilungspegel im Nachtfall selbst bei dem vom Auftraggeber in Auftrag gegebenem Schallschutzgutachten über dem Grenzwert der Gesamtbelastung, bei einem neutralen Gutachten aber auch der Spitzenpegel tendenziell über dem Grenzwert läge. Dies sei gerade in Anbetracht der Nutzung des Gebäudes nicht hinnehmbar. Eine Genehmigung für ein Vorhaben, bei dem selbst im Vorfeld klar sei, dass nachts die Grenzwerte nachhaltig überschritten werden, sei auf alle Fälle zu untersagen.

Neben der Gesamtbelastung wurden für das Grundstück des Einwenders im Rahmen des erstellten Schalltechnischen Gutachtens ebenfalls die kurzzeitigen Geräuschspitzen beim Kranbetrieb, z. B. beim Absetzen eines Containers oder beim Ausklinken des Spreader-Mechanismus, untersucht (siehe auch Ordner 7, Register 1, Schalltechnisches Gutachten vom 4. November 2014, TBL Dresden GbR, Kapitel 6.5 und Kapitel 7, Tabellen 3 und 4 – Immissionsort 01, Kirchstr. 46). Im Ergebnis der gutachterlichen Untersuchungen wurde ermittelt, dass die zulässigen Richtwerte für den Gesamtpegel für den Tag- und Nachtzeitraum eingehalten werden. Darüber hinaus werden für den Immissionsort Kirchstr. 46 die zulässigen einzelnen Spitzenpegel tags erheblich unterschritten. Ebenso werden für das Objekt Kirchstr. 46 die zulässigen maximalen Werte für die Gesamtbelastung als auch für einzelne Geräuschspitzenpegel nachts eingehalten. Die im Gutachten vom 4. November 2014 für den Immissionsort 01 ermittelte Gesamtbelastung für den Nachtzeitraum führt zwar eine Richtwertüberschreitung von 1 dB(A) auf, diese Überschreitung resultiert aber nur aus der ursprünglich erfolgten fehlerhaften Zuordnung der Schutzbedürftigkeit für den Immissionsort 01 zu einem Allgemeinen Wohngebiet nach Nr. 6.1 lit. e) der TA Lärm. Nach der Regelungssystematik der TA Lärm wird der Schutzbedarf einer Einrichtung nur abweichend von der Nr. 6.1 lit. a) bis f) der TA Lärm festgelegt, wenn Nr. 6.1 lit. g) der TA Lärm in Form einer Pflegeanstalt einschlägig ist. Die besonderen Lärmschutzanforderungen an Einrichtungen i. S. der Nr. 6.1 lit. g) TA Lärm setzen eine ebensolche Einrichtung voraus. Bei der Beurteilung, ob im Einzelfall tatsächtlich eine Pflegeanstalt vorliegt, ist zu prüfen, ob die betreffenden Einrichtungen als „Pflegeanstalten" bestimmungsgemäß vorwiegend pflegebedürftige bzw. kranke Menschen und außerdem diese in gewisser Zahl aufnehmen und betreuen (siehe auch BayVGH, Beschluss v. 09.06.2020 – 15 CS 20.901). Nach Beurteilung der Planfeststellungsbehörde wird für das Objekt Kirchstr. 46 kein Anstaltscharakter i. S. d. Nr. 6.1 lit. g) der TA Lärm erreicht. Auch aus dem Internetauftritt der Betreiberin des Objektes Kirchstr. 46, der advita Pflegedienst GmbH (https://www.advita.de/standorte/riesa/advita-schloss-groeba#betreutes-wohnen) geht hervor, dass es sich hier vorrangig um eine Wohnnutzung und nicht um Belange der Pflege handelt: „... Heute bietet das Schloss seniorengerechte Wohneinheiten für betreutes Wohnen, eine Pflege-Wohngemeinschaft und eine Tagespflege für Gäste". Im Rahmen des Internetauftritts werden vom Anbieter als Nutzungsangebot sieben Ein-Raum-Wohnungen, 13 Zwei-Raum-Wohnungen, eine Wohngemeinschaft für 11 Menschen mit Demenz und eine Tagespflege für 20 Gäste aufgeführt, es dominiert offensichtlich auch nach den Darstellungen des Betreibers der Zweck der Wohnnutzung gegenüber den Belangen der Pflege. Diese Darstellungen entsprechen, wie auch von der Stadtverwaltung Riesa mit Schreiben vom 27. Oktober 2016 bestätigt, der auch so genehmigten Nutzung des Schlosses Gröba. Insoweit sind die besonderen Lärmschutzanforderungen i. S. d. Nr. 6.1 lit. g) der TA Lärm für dieses Objekt nicht zutreffend.

Auch eine Einstufung des Grundstücks des Einwenders als Allgemeines Wohngebiet ist nach der TA Lärm nicht geboten. Die Zuordnung von Immissionsorten zur Art der in Nr. 6.1 der TA Lärm aufgeführten Gebiete und Einrichtungen bestimmt sich nach Nr. 6.6 Satz 1 TA Lärm aus den Festlegungen in den Bebauungsplänen. Gebiete und Einrichtungen, für die keine Festsetzungen bestehen (wie auch für das hier in Rede stehende Untersuchungsgebiet), sind nach Nr. 6.6 Satz 2 TA Lärm entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Das Objekt Kirchstr. 46 liegt am Rand des faktischen Mischgebiets und ist diesem bauplanungsrechtlich zuzuordnen. Das Anwesen wird über die Kirchstraße erschlossen und grenzt sowohl im Westen als auch im Norden unmittelbar an bauliche Nutzungen an. Der faktische Mischbereich wird durch das Grundstück nach Osten hin abgeschlossen, er findet durch die von der Schlossbrücke Gröba nach Norden führende Straße eine Zäsur. Im Westen grenzt das Gebiet an das nördliche Hafengelände, auf dem im Bestand das Umschlagterminal betrieben wird. In nordöstlicher Richtung des Schlosses befindet sich die Kläranlage Riesa. Südlich des Hafenbeckens befinden sich in der Vergangenheit und gegenwärtig industriell genutzte Hafenflächen, im Südosten die Düngemittelsilos der BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg (ehem. Beiselen GmbH Ulm) einschließlich der vorhandenen Schiffsanlegestelle und Bahnanbindung. Das Gebiet ist unter Berücksichtigung der tatsächlichen Nutzungsverhältnisse als faktisches Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO einzustufen, es sind folglich die für ein Mischgebiet geltenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm maßgeblich. Die für ein Mischgebiet geltenden Immissionsrichtwerte gemäß Nr. 6.1 Satz 1 lit. c) und Satz 2 der TA Lärm werden nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens für das Objekt Kirchstr. 46 nicht überschritten. Das Grundstück des Einwenders wird daher infolge des Vorhabens keinen schädlichen Umweltauswirkungen durch vorhabenbedingte Geräusche bzw. auch durch kurzzeitige Geräuschspitzen des Kranbetriebs ausgesetzt.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Darüber hinaus verwies der Einwender darauf, dass nach der TA Lärm unter dem maßgeblichen Immissionsort für Wohngebäude sich der Messpunkt „bei bebauten Flächen 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedüftigen Raumes (z. B. Schlafzimmerfenster)“ befindet. In diesem Zusammenhang rügte der Einwender, dass bei dem in seinem Eigentum stehenden Gebäude „Schloss Gröba“ bisher keinerlei unabhängige Messungen durchgeführt worden seien.

Die Beanstandung des Einwenders ist unbegründet. Die Ermittlung der voraussichtlichen Immissionsbelastung des Grundstücks des Einwenders erfolgte entsprechend der Nr. A.2 des Anhangs zur TA Lärm. Eine Messung der Immissionsbelastung des geplanten Vorhabens am Gebäude ist schon deshalb nicht möglich, weil dieses noch gar nicht exisitiert. Die Einwendung ist in diesem Punkt nicht zutreffend.

Zusammenfassend stellte der Einwender die Objektivität des Gutachtens in Frage mit der Einschätzung, dass die im Moment geplanten Schutzmaßnahmen in keinster Weise ausreichend seien, um die Bewohner des Objektes vor zusätzlicher erheblicher Immissionsbelastung zu schützen. Durch die geplanten Erweiterungsmaßnahmen würde ihm erheblicher wirtschaftlicher Schaden entstehen, weil der aktuelle Mieter und Betreiber der Pflegeeinrichtung Mietminderungen geltend machen bzw. den bestehenden Vertrag kündigen würde. Die daraus resultierenden Folgen in Bezug auf den Wert des Objektes werde dramatisch sein und im Moment noch nicht abschätzbar; eine derart dramatische Einschränkung der Lebensqualität der Bewohner sei so nicht hinnehmbar.

Für das Vorhaben werden weder zeitweilig noch dauerhaft Teile des Flurstücks Nr. 783/2 unmittelbar in Anspruch genommen. Darüber hinaus wird das Grundstück des Einwenders nach den Ergebnissen der von der Vorhabenträgerin eingeholten Fachgutachten bei Durchführung der vorgesehenen Immissionsminderungsmaßnahmen keinen vorhabenbedingten schädlichen Umwelteinwirkungen i. S. d. § 3 Abs. 1 BImSchG ausgesetzt sein. Insofern drängen sich der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür auf, dass die vom Einwender zu erwartenden Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass dem Einwender hier ein unzumutbares Opfer abverlangt werden könnte. Darüber hinaus wird das in Rede stehende Grundstück seit langem durch die Nähe zum Hafen Riesa mit dem damit verbundenen Güterumschlag zwischen den Verkehrsträgern Schiff/Eisenbahn/LKW und weiteren Industrie-/Gewerbeansiedlungen im Bereich des Hafens geprägt. Diese Situation verändert sich durch den Neubau des KV-Terminals nicht wesentlich. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.3 Einwender Nr. 2

Die Einwenderin äußerte als Anwohnerin im Stadtteil Gröba mit Schreiben vom 17. November 2015 Bedenken gegen die nach ihrer Einschätzung mit dem Hafenausbau verbundene Verschärfung Gesundheit gefährdender Umwelteinflüsse und massiven Störungen des Lebensalltags sowie des Anspruchs auf Ruhe und Erholung für die Anwohner im angrenzenden Wohnumfeld. Sie verwies darauf, dass Gröba bis 1990 immer in gleichberechtigtem Nebeneinander aller Siedlungsformen von einer breitgefächerten Industrie geprägt gewesen sei und dieser Grundsatz bei allem Verständnis für wirtschaftliches Wachstum auch für die Zukunft nicht außer Kraft gesetzt werden solle.

Im Einzelnen äußerte die Einwenderin Besorgnis, dass sich mit dem geplanten Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa der LKW-Schwerlastverkehr sowohl im Wohngebiet als auch auf städtischen Zubringerstraßen auf ein für die Bürger nicht mehr zu akzeptierendes Ausmaß erhöhen werde. Durch die ansässigen Produktionsbetriebe und Umschlag ausübenden Unternehmen hätten sich in den letzten Jahren Straßenschwerlasttransporte im Stadtgebiet enorm vervielfacht. Insofern mache das Planvorhaben nur Sinn, wenn dieses zu einer Entlastung der Straßen führe.

Die Annahme der Einwenderin, dass mit dem Neubau des KV-Terminals der LKW-Verkehr auf den städtischen Zubringerstraßen ein unzumutbares Ausmaß annehmen würde, ist nicht zutreffend. Die Vorhabenträgerin ließ ein Verkehrsplanerisches Gutachten mit Stand 31. Juli 2014 erstellen (vgl. Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen), welches mit dem Gutachten von Januar 2018 überarbeitet worden ist unter Fortschreibung in Bezug auf das Prognosejahr 2030 unter Ansatz der HBS 2015 und Prüfung von Wegweisungssystemen für den LKW-Verkehr Im Ergebnis ist festzustellen, dass die für die Verkehrsprognose 2030 ermittelten prognostizierten Verkehrszahlen den Verkehrszahlen des Prognosehorizontes 2025 entsprechen und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in der Umgebung des Hafengeländes auch unter Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs in Verbindung mit dem geplanten KV-Terminal für beide Prognosehoritonte gewährleistet ist, ohne dass Ausbaumaßnahmen oder verkehrstechnische Zusatzausstattungen (LSA) erforderlich werden (siehe weiterführend auch Kapitel C.III.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Mit den gutachterlichen Untersuchungen wurde ebenfalls nachgewiesen, dass für die Paul-Greifzu-Straße (Staatsstraße 28), die als Zubringer zur Bundesstraße 169 genutzt wird, keine Einschränkungen zu erwarten sind. Neben der vom Gutachter empfohlenen wegweisenden Beschilderung für den LKW-Verkehr sind nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde daher keine weiteren Maßnahmen zur Verkehrslenkung erforderlich. Diese Ein-

schätzung wird auch bestätigt durch die befürwortenden Stellungnahmen der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizeidirektion Dresden. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Weiterhin nahm die Einwenderin in ihrem Schreiben vom 17. November 2015 darauf Bezug, dass die geplante Geländeerhöhung im gesamten Vorhabenbereich weiteren Entzug von Überflutungsflächen bei extremen Hochwasserereignissen zur Folge habe, wodurch auch Auswirkungen auf Flussanlieger nicht ausgeschlossen werden könnten. Die Einwenderin kritisierte weiterhin, dass seitens der Planer auf eine Modellierung des Überschwemmungsgebietes verzichtet worden sei.

Diese Darlegungen sind nicht zutreffend. Die Vorhabenträgerin nahm in den Planfeststellungsantrag eine hydraulischen Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen im Untersuchungsgebiet vom 12. Juni 2014 auf (siehe Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen). Mit den in diesem Rahmen vorgenommenen hydronumerischen Simulationsergebnissen wurde richtigerweise nachgewiesen, dass das Vorhaben keine maßgeblichen Auswirkungen auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe, die Strömungsausbildung in der Elbe und auf ihren Vorländern sowie auf den Rückhalt in der Elbaue besitzt. Zusätzlich plant die Vorhabenträgerin, den infolge des Vorhabens verloren gehenden Retentionsraum durch eine Maßnahme der Retentionsraumgewinnung mittels Rückbau von Abschnitten des sog. Muskatorgleises linksseitig entlang der Elbe auszugleichen (siehe auch weiterführend Kapitel C.V.4.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchungen sowie die Maßnahme zum Retentionsausgleich wurden ebenfalls von den zuständigen Wasserbehörden befürwortet.

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin in Bezug auf die Hochwassergefahren einen Hochwassermaßnahmeplan aufgestellt, der Maßnahmen zur Flächen-, Bau-, Verhaltens- und Risikovorsorge in Hochwassersituationen vorsieht (siehe auch Ordner 4, Register 2 der Planunterlagen sowie Kapitel C.V.4.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die Einwendung wird insofern in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Einwenderin beurteilte die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Mensch infolge des Planvorhabens als unzumutbar, insbesondere in Bezug auf die zu erwartenden Belastungen für die Dämmerungs- und Nachtzeiten. Für die angrenzende Wohnbebauung würden die Beeinträchtigungen im Gutachten als hoch bis grenzwertig eingestuft. Sehr fragwürdig erscheine hierbei der vorgesehene Lärmschutz mittels Containerstapel.

Mit dem für das Vorhaben erstellte Schaltechnische Gutachten und den erfolgten Überarbeitungen wurde aufgezeigt, dass bei Durchführung der darin vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm hinsichtlich der vom geplanten KV-Terminal an allen Immissionsorten tags und nachts eingehalten und unzumutbare Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes ausgeschlossen werden (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnische Untersuchungen vom 22. Juni 2020 der Peutz Consult GmbH, Tabelle 5.1 der Planunterlagen und Kapitel C.V.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Gegenüber dem Grundstück Hafenstraße 10 kann als Vergleich der im Schalltechnischen Gutachten ausgewiesene repräsentative Immissionsort „IO 09 – Lauchhammerstraße 17“ herangezogen werden. Dieser Immissionspunkt liegt nordöstlich in ca. 150 m Entfernung (Luftlinie) zum in Rede stehenden Grund-

stück. Für den repräsentativen IO 09 werden die geforderten Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum eingehalten (siehe auch Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Daher ist davon auszugehen, dass es auch am benannten Grundstück zu keinen vorhabenbedingten Überschreitungen der Lärmimmissionsrichtwerte kommen wird. Die abschließende Stellungnahme der unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Meißen zu den Ergebnissen des Schalltechnischen Gutachtens bestätigt diese Einschätzung.

Auch die Anwendung mobiler Schallschutzanlagen (Schallschutzwände, -vorhänge u. ä.) wäre – entgegen der Auffassung der Einwenderin – grundsätzlich zulässig. Die Vorhabenträgerin hat bereits mit der 1. Tektur zum Planfeststellungsantrag eine Fortschreibung der immissionstechnischen Untersuchungen vorgenommen, die auch weitergehende Lärmminderungsmaßnahmen für den Nachtzeitraum beinhalten. Dies betrifft insbesondere die Einschränkung der LKW-Ein- und -Ausfahrten nachts mit Verlegung der Ein- und Ausfahrt östlich in die Paul-Greifzu-Str. 4, den Verzicht auf den Betrieb von Kühlcontainern zum Nachtzeitraum, den Betrieb nur eines Portalkrans unter eingeschränktem Kran-Arbeitsbereich von 250 m im Nachtzeitraum und der Vergrößerung der Lärmschutzwand. Aufgrund der insgesamt geplanten Maßnahmen werden nunmehr die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm im Umfeld des geplanten KV-Terminals auch ohne die im Gutachten der TBL Dresden GbR vom 4. November 2014 aufgeführten Containerstapelzeilen für die Tag- und Nachtzeit eingehalten. Dies betrifft auch die Immissionsorte IO 05 (Hafenstr. 1) und IO 06 (Lauchhammerstr. 25), die beide ca. 200 m näher an dem geplanten KV-Terminal liegen, als das Wohnobjekt Hafenstr. 10. Die Errichtung von Containerstapelzeilen zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte ist somit nicht mehr erforderlich. Die im Rahmen des zukünftigen Containerumschlags auf dem Terminalgelände technologisch bedingten Containerstapel haben insofern über die geplanten Minderungsmaßnahmen hinaus eine zusätzliche abschirmende Wirkung zur Folge, so dass sich nochmals über die gutachterlich ermittelte Immissionsprognose hinaus eine Verbesserung der schalltechnischen Situation ergeben kann. Nach der vorliegenden, nicht zu beanstandenden gutachterlichen Einschätzung ergeben sich keine Anhaltspunkte dafür, dass mit dem Vorhaben unter Umsetzung der geplanten Lärmminderungsmaßnahmen die Lärmbelastung für die Einwenderin in einer gesundheitsrelevanten Weise erhöht wird.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Soweit die Einwenderin eine weitere Abwasseranbindung aus dem Hafenbereich in das öffentliche Abwassernetz als kritisch beurteilte, weil nach ihrer Einschätzung das öffentliche Abwassernetz in Extremsituationen bereits jetzt überlastet scheint, konnten diese Bedenken ausgeräumt werden.

In den Mischwasserkanal des Zweckverbandes Abwasserbeseitigung Oberes Elbtal e. V. Riesa wird allein das in den Sanitärbereichen des geplanten Gategebäudes anfallende Schmutzwasser eingeleitet werden. Dieser Anteil des in die kommunale Kanalisation eingeleiteten Abwassers ist in Bezug auf die vorhandenen Abflusskapazitäten als gering anzusehen. Des Weiteren stützt die Tatsache, dass der zuständige Abwasserzweckverband keine Einwände gegen diese geplante Einleitung erhoben hat, diese Einschätzung.

Auf dem Gelände des geplanten KV- Terminals selbst wird kein Produktionsabwasser anfallen. Das hier anfallende Oberflächenwasser wird erfasst und nach einer Behandlung in das Hafenbecken eingeleitet.

Die Einwendung hat sich erledigt.

Als unbefriedigend beurteilte die Einwenderin die Berechnung des Umfangs des Kompensationsbedarfs, welcher ausgehend von 35 000 m² durch eine nach ihrer Auffassung etwas undurchsichtigen Berechnung auf 875 bis 1 750 m² reduziert worden sei, und forderte auch bei privilegierten Bauvorhaben die Einhaltung bestehender Regeln.

Die Vorhabenträgerin hat zulässigerweise bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs für die Bodenversiegelung die positive Wirkung der Versiegelung durch Abdeckung von Altlasten als auch die Inanspruchnahme eines nur sehr geringen Anteils bodenökologisch funktionierender Flächen berücksichtigt. Im Zusammenhang mit der Abdeckung von Altlasten wurde eine Zurechnungsminderung in Höhe von 50 % der Fläche für das Vorhaben einbezogen (17 500 m²). Unter der weiteren, nicht zu beanstandenden Annahme, dass allenfalls 5 bis 10 % der zu versiegelnden Böden eine Qualität von biotopstruktureller Bedeutung zuzumessen ist, wird der Kompensationsbedarf für eine Fläche von 875 bis 1 750 m² ermittelt. Für einen vollständigen Ausgleich sieht die Vorhabenträgerin in hinreichendem Maße Baumpflanzungsmaßnahmen auf einer Fläche von ca. 2 000 m² vor (landschaftspflegerische Maßnahme E 1). Der Einwand wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Der von der Einwenderin erfolgte Hinweis, dass das Planfeststellungsverfahren auf einem unbestätigten Flächennutzungsplan basiere, entspricht nicht mehr der aktuellen Situation.

Der Flächennutzungsplan wurde mit Genehmigungsbescheid des Landratsamtes Meißen vom 29. April 2019 genehmigt. Das Gelände im Bereich des Hafen Riesa wurde als Sondergebiet Hafen ausgewiesen. Der Einwand hat sich in diesem Punkt erledigt.

Die Einwenderin nahm weiterhin Bezug auf die Angaben in der dem Planfeststellungsantrag beiliegenden Umweltverträglichkeitsstudie, dass für Riesa keine stadtklimatologischen Untersuchungen vorlägen. Nach Auffassung der Einwenderin sei angesichts der bereits behördlich genehmigten Produktionserweiterung bei ESF und dem gleichzeitig geplanten großflächigen Hafengebietsausbau dies jedoch dringend geboten. Daher solle die Genehmigungsbehörde diese Untersuchung von der Stadt Riesa abfordern, zumal eine Verschlechterung der klimatischen Situation durch das Vorhaben als Beeinträchtigung anzusehen sei. Die eindeutigen Zielstellungen des Flächennutzungsplans bezüglich der Bodennutzungen, sozialen, wirtschaftlichen und Umwelt schützenden Anforderungen und dem allgemeinen Klimaschutz würden für den Stadtteil Gröba missachtet.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Lokalklima wurden von der Vorhabenträgerin betrachtet. Hierzu wird auch auf Ordner 3, Register 1, Umweltverträglichkeitsuntersuchungen vom 27. Mai 2015 des Landschaftsarchitekturbüros Roggan, Kapitel 3.6 verwiesen. Im Ergebnis ist festzustellen, dass durch das geplante Vorhaben insbesondere Auswirkungen auf das Lokalklima aufgrund der Flächenversiegelung und der Zunahme des Schwerverkehrs zu erwarten sind. Aufgrund der gewerblichen Nutzung der Vorhabenfläche einschließlich Bahnverkehr in der Vergangenheit und der bestehenden erheblichen Vorbelastungen auch im direkten Umfeld des Hafengeländes durch Gewerbe- und Industrieanlagen sind die vorhabenbedingten Belastungen jedoch nicht als erheblich einzustufen (siehe weiterführend Kapitel C.IV.4.2 und C.IV.5.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses). Gleichzeitig hat das Vorhaben eine Verbesserung der logistischen Ablaufstrukturen (insbesondere durch die geplanten LKW-Stellplätze) und die Einstellung des

Containerumschlags im Neuen Hafen (Nordufer) einschließlich dem damit verbundenen LKW-Verkehr zur Folge. Damit ist eine wesentliche Verringerung des LKW-Vorstaus im Nordhafen verbunden, die als lokalklimatologische Verbesserung zu bewerten ist.

Das Vorhaben läuft auch den Zielstellungen des Flächennutzungsplans nicht zuwider. Hierzu wird direkt auf die Ausführungen unter Kapitel C.V.1.3 verwiesen.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

2.4 Einwender Nr. 3

Die Einwender erhoben mit Schreiben vom 18.04.2021 als Bewohner des Ortsteils Gröba Einwendung gegen das Planvorhaben und äußerten damit ihre Besorgnis, dass der Neubau mehr Lärm, mehr Staubbelastung und mehr Verkehrsbelastung für den Ortsteil zur Folge habe.

Hinsichtlich der hier geäußerten allgemeinen Aussagen in Bezug auf eine befürchtete Zunahme des Lärms sowie der Staub- und Verkehrsbelastung wird insofern auf die entsprechenden von der Vorhabenträgerin beauftragten Fachgutachten (Ordner 7, Register 1 – Schalltechnisches Gutachten mit den Überarbeitungen, Ordner 8, Register 1 – Verkehrsplanerisches Gutachten mit der Tektur 1, Ordner 9, Register 8 – Luftschadstoffuntersuchung im öffentlichen Raum bei Berücksichtigung des vorhabenbedingten Kfz-Verkehrs) und die entsprechenden Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, mit denen die Schall- und Staubimmissionen sowie die Verkehrsbelastung für die das Vorhaben umgebende Wohnbebauung untersucht und bewertet wurden. Die vorgenannten Planunterlagen setzen sich – unter Berücksichtigung der jeweiligen Ergebnisse der durchgeführten Erörterungstermine – eingehend mit den Auswirkungen des Vorhabens insbesondere auf die anliegende Wohnbebauung auseinander und sehen, soweit erforderlich, Vermeidungsmaßnahmen vor, die mit den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses festgelegt wurden. Konkrete Einwände zu den einzelnen Gutachten wurden in diesem Zusammenhang nicht vorgetragen, so dass sich daraus keine tatsächlichen Anhaltspunkte ergeben, inwiefern die entsprechenden Untersuchungen und Berechnungen der jeweiligen Fachgutachter unzutreffend sind.

Das in der Einwendung benannte Grundstück „Am Kalkberg 132“ ist nördlich in ca. 800 m Luftlinienentfernung, ausgehend vom Bereich der für das Vorhaben geplanten LKW-Stellplätze gelegen (siehe auch Ordner 2 der Planunterlagen – Zeichn.-Nr. 2.5.1-1). Der im Schalltechnischen Gutachten gegenüber dem Grundstück der Einwender als repräsentativ zu betrachtende Immissionsort „IO 16 – Alleestr.12“ befindet sich in einem Allgemeinen Wohngebiet und liegt südwestlich in ca. 400 m Entfernung (Luftlinie) zum in Rede stehenden Grundstück. Für diesen repräsentativen IO 16 werden die geforderten Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum eingehalten (siehe auch Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Daher ist davon auszugehen, dass es auch am benannten Grundstück zu keinen vorhabenbedingten Überschreitungen der Lärmimmissionsrichtwerte kommen wird.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Soweit die Einwender vortrugen, dass bereits jetzt die Lärmbelastung des betreffenden Grundstücks an Wochentagen und zu verschiedenen Tageszeiten sowie je nach Windrichtung erheblich sei (vor allem in Verbindung mit dem Lärm vom Stahlwerksgelände und der Deutschen Bahn), betreffen diese Aussagen nicht das Planvorhaben.

Auch der Hinweis auf die seit 2018 im Hafen Riesa betriebene Rangierlok, die während des Betriebes an Wochentagen permanent ein sehr lautes Warnsignal einsetze, betrifft nur den bestehenden Betrieb auf dem Hafengelände.

> Nach Auskunft der Vorhabenträgerin werden im Bestand Warnsignale im Übrigen nur bei rangiertechnischen Notwendigkeiten abgegeben, was auch seit 2019 ausdrücklich in den laufenden Schulungen für das SBO-Lokführerpersonal vermittelt werde. Diese Rangierlok werde auch nur noch sporadisch eingesetzt. Es ist ebenfalls nicht auszuschließen, dass die derzeit als störend empfundenen Loksignale dem Stahlwerk – und nicht dem Hafenbetrieb – zuzuordnen sind. So ist es eher unwahrscheinlich, dass man Loksignale aus dem Hafen Riesa wie beschrieben in einem Garten in Strehla hört.
>
> Für das neue KV-Terminal sollen Warnsignale von Loks im Rangier-Betriebsdienst nur bei Zuführungen und Abholungen von den Containerzügen im notwendigen Umfang erfolgen. Dementsprechend ist von je drei Warnsignalen für die Güterzugbewegungen infolge der Zuführungen bzw. der Abholungen der Güterzüge in der Tagzeit auszugehen. Nachts erfolgen auf dem geplanten KV-Terminal keine Güterzugbewegungen (siehe auch Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Die gegenwärtig im Hafennordufer erforderliche Laderechtstellung der Containerhalbzüge durch eine Lok oder einen Unimog ist im geplanten KV-Terminal durch den Einsatz der Containervollportalkräne nicht mehr notwendig.
>
> Die Einwendung ist insofern in diesen Punkten nicht zutreffend.

Hinsichtlich der vorhandenen Staubbelastung des Wohngebietes Gröba stellten die Einwender fest, dass eine erhebliche Belastung nur bei starker Bodentrockenheit sowie abhängig von Windrichtung und -stärke spürbar sei. Da die Belastungen nicht permanent auftreten würden, wurde die Forderung erhoben, entsprechende Langzeitmessungen mit Messstellen im Wohngebiet Gröba durchzuführen.

> Einer Durchführung von Langzeitmessungen der vorhabenbedingten Luftschadstoffbelastung für den Standort des geplanten KV-Terminals bedarf es nicht, da mit dem Betrieb der Container-Umschlaganlage keine erheblichen Ausstöße von Luftschadstoffen verbunden ist (siehe Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 27.05.2015, Kapitel 3.7, 3.8 und Ordner 9, Register 8 der Planunterlagen). Relevant sind allenfalls die durch den zusätzlichen LKW-Verkehr verursachten Emissionen, insbesondere dort, wo bereits die Staubbelastung in Grenzwertnähe rückt. Die Vorhabenträgerin beauftragte deshalb eine gutachterliche Ermittlung und Bewertung einer Belastungsprognose für Stickoxide und Feinstaub. Für die ausgewählten Straßenabschnitte ergab die Abschätzung der Immissionen für diese Luftschadstoffe keine Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte und der zulässigen Anzahl von Überschreitungstagen (siehe auch Kapitel C.V.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Die Einwender äußerten weiterhin Bedenken im Zusammenhang mit der vorhabenbedingten Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Straßen zum Hafen und verweisen hierzu auf die bereits gegenwärtig als sehr hoch bewertete Belastung durch LKW's. Auch

die Lärm- und Feinstaubbelastung werde sich durch die Zunahme des LKW-Verkehrs erhöhen.

> Die Bedenken können ausgeräumt werden. Die Vorhabenträgerin ließ ein Verkehrsplanerisches Gutachten über die vorhabenbedingte Zunahme des Schwerlastverkehrs erstellen (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen). Im Ergebnis der gutachterlichen Untersuchungen ist festzustellen, dass es mit Inbetriebnahme des KV-Terminals nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen resp. Zumutungen für die anderen Verkehrsteilnehmer an den relevanten Knotenpunkten führen wird. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist auch ohne Ausbaumaßnahmen und ohne verkehrstechnische Zusatzausstattung möglich. Neben der empfohlenen wegweisenden Beschilderung zur Verkehrslenkung sind daher keine weiteren Maßnahmen erforderlich (siehe auch Kapitel C.V.3.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwand hat sich insofern erledigt.

Sofern die Einwender Langzeitstudien zur Ermittlung der tatsächlichen Staub- und Lärmbelastung für die Bewohner im Wohngebiet Gröba und die Ermittlung der Prognose der Staub- und Lärmbelastung nach Fertigstellung des KV-Terminals sowie eine Auswertung der Messungen mit Prüfung der gesundheitlichen Risiken für die Anwohner des Wohngebiets Gröba forderten, sind diese Forderungen nicht begründet.

> Die Vorhabenträgerin hat die vorhabenbedingte Lärmbelastung umfassend ermittelt. Hinsichtlich der zu erwartenden Staubbelastungen sind ebenfalls im erforderlichen Maße gutachterliche Prüfungen durch die Vorhabenträgerin veranlasst worden. Die Ergebnisse der Prüfungen sind im Rahmen der erfolgten Öffentlichkeitsbeteiligungen ausgelegt worden. Weitergehende Untersuchungen – über die der Vorhabenträgerin beauflagten Überwachungsmaßnahmen hinausgehend (siehe Nebenbestimmungen unter A.III.4) – sind in der Betriebsphase grundsätzlich nicht erforderlich. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

2.5 Einwender Nr. 4

Mit zentralem Schreiben vom 23. November 2015 erhoben 76 Grundstückseigentümer bzw. -bewohner, vertreten durch Herrn J. N., Einwendungen gegen das geplante KV-Terminal und lehnten die Planung insgesamt ab. Allgemein sahen sich die Einwender in ihren Eigentumsrechten durch Wertminderung der Grundstücke sowie in ihrer Gesundheit und Lebensqualität durch unzumutbaren Lärm, Licht und durch Luftschadstoffe verletzt. Im Einzelnen wurden die Einwendungen wie folgt begründet:

Nach Auffassung der Einwender seien im Hafen Riesa eigenmächtig schon in den Jahren 2014 und 2015 einzelne Maßnahmen wie der Bau einer Stahlspundwand an der Kaimauer, des Containerabfertigungsgebäudes, der Containerservicehalle, einer südlichen Hafenerschließungsstraße, eines Fernwärmeanschlusses und einer Trafostation umgesetzt worden, bevor überhaupt eine Planfeststellung (für das KV-Terminal) stattgefunden habe. Hier bestehe nach Einschätzung der Einwender eine rechtliche Widersprüchlichkeit, da die Planfeststellung die Gesamtheit aller Maßnahmen darstellen müsse und nur in der Gesamtheit eine Planfeststellung erfolgen könne. Durch den Vorgriff von Einzelmaßnahmen werde das Gemeinwohl durch die Planfeststellung gravierend nachteilig beeinflusst, Baumaßnahmen auf der Südseite bedürften einer Planung mit Öffentlichkeitsbeteiligung.

> Diese Auffassung ist nicht zutreffend. Die sog. Suprastruktur des Hafens, dem die landseitigen Umschlag- und Verkehrsanlagen zuzurechnen sind, ist grundsätzlich keine Maßnahme der wesentlichen Umgestaltung eines Gewässers nach § 67 Abs. 2 WHG oder einer Wasserstraße nach § 14 Abs. 1 WaStrG. Bei dem

Hafen Riesa, der für den trimodalen Umschlag des kombinierten Güterverkehrs zwischen den Verkehrsträgern Wasserstraße, Schiene und Straße bestimmt ist, ist der Bau der Güterumschlaganlage für den Kombinierten Verkehr nicht als eine notwendige Folgemaßnahme nach § 75 Abs. 1 VwVfG des Gewässerausbaus einzustufen. Bei dem Planvorhaben handelt es sich um die Errichtung und den Betrieb eines trimodalen Containerterminals im Hafen Riesa, welches zur Bedienung der Transportmittel Schiene/Straße/Wasserstraße mit zwei schienengebundenen Portalkränen und allen dafür erforderlichen Verkehrsanlagen, hier vor allem der Eisenbahnanbindung, der Anbindung an das öffentliche Straßennetz und den Containerstellflächen ausgerüstet wird. Die Planung umfasst ebenfalls die für den Betrieb des Umschlagterminals erforderlichen Ver- und Entsorgungsanlagen, ein Löschwasserpumpwerk im Hafenbecken, die Umzäunung des Terminalbereichs, die Errichtung des Gategebäudes, der LKW-Stellplätze westlich der Hafenbrücke, der Bremsprobenanlage mit Einhausung und einer Trafostation sowie landschaftspflegerische Maßnahmen und einer Maßnahme zum Retentionsraumausgleich (siehe auch Gliederungspunkt C.III.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Schiffsanlagestellen im Bereich des Alten Hafen sind bereits vorhanden und weitergehende Maßnahmen daran nicht erforderlich. Insofern handelt es sich hier um eine eisenbahnrechtliche Planfeststellung i. S. von § 18 AEG. Das Vorhaben betrifft nicht die Umgestaltung des Hafenbeckens einschließlich seiner Ufer i. S. v. § 68 WHG.

Die von den Einwendern benannten, in den Jahren 2014/2015 umgesetzten Maßnahmen bedurften anderer Zulassungsentscheidungen, die auf der Grundlage des WHG, BImSchG und der Vorschriften des Baurechts von den dafür zuständigen Behörden getroffen worden sind. Sie können und müssen daher nicht nochmals genehmigt werden. Die von der Vorhabenträgerin beabsichtigten Maßnahmen unterfallen auch nicht dem Regelungsbereich des § 68 WHG. Eine räumliche Zuordnung des Großteils der geplanten landseitigen Anlagen zum Gewässer oder seiner Ufer ist nicht gegeben (siehe auch BVerwG, Urt. v. 19.2.2015, 7 C 11.12, juris Rn. 20). Darüber hinaus ist auch mit der Entscheidung, die in der Einwendung benannten Maßnahmen zur Genehmigung zu stellen, keine derartige Bindung in der Form eingetreten, dass das Planvorhaben nur noch auf der Vorhabenfläche planfeststellungsfähig wäre. Die Wahl zwischen den untersuchten drei Standortalternativen ist vielmehr nachvollziehbar aus anderen Gründen zugunsten der Variante 3 ausgefallen (siehe Kapitel C.III.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Einwender äußerten weiterhin die Auffassung, dass eine Trimodalität nicht mehr gegeben sei, da es keine funktionierende Schifffahrt auf der Elbe mehr gäbe. Durch den schwankenden Niedrigwasser- und Hochwasserstand der Elbe sei eine planbare Schifffahrt unmöglich geworden. Die Einwender stellten in diesem Zusammenhang den Gesamtcharakter Umschlagplatz Hafen wegen des geringen Schiffsverkehres in Frage mit der Begründung, dass der Gesamtanteil des Güterumschlags per Schiff sich in den letzten Jahren auf durchschnittlich ca. 7,7 % bzw. bis auf ca. 5 % entwickelt habe. Somit könne ein Umschlag für Bahn und LKW an jedem anderen Containerumschlagplatz stattfinden, zumal die Flächen im Hafen alle hochwassergefährdet seien. Somit würden bei Inanspruchnahme von Fördergeldern die Hafeninvestitionen Gefahr laufen, volkswirtschaftliche Fehlinvestitionen zu werden. Die Einwender forderten insofern, statt dem Ausbau des Hafens Riesa und dem dafür notwendigen Gewässerausbau der Elbe die Stärkung des schienengebundenen Güterverkehrs an einem anderen Ort vorzusehen.

Die Einwendung ist in diesen Punkten nicht zutreffend. Vorliegend handelt es sich um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG. Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist der prognostizierte Güterbahnverkehr. Entsprechend dem Erläuterungsbericht ist die Auslastungsgrenze der bahnseitigen Umschlagkapazität bereits seit dem Jahr 2010 erreicht (siehe Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 1.1). Für den prognostizierten Anstieg des bahnseitigen Containerumschlags bietet das derzeit bestehende Terminalgelände nicht die erforderlichen Kapazitäten. Die Prognose eines deutlichen Anstiegs des Kombinierten Verkehrs wie auch des Containerverkehrs wird für den Standort Hafen Riesa ebenfalls im Endbericht des vom BMVBS veranlassten Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (Stand Januar 2013) ausgewiesen. Hinsichtlich des in Riesa dominierenden Containerverkehrs sind zeitweilig auftretende wasserseitige Engpässe nicht maßgeblich relevant (siehe auch Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses).

Darüber hinaus sind mit dem geplanten Vorhaben für die Elbe keine Maßnahmen des Gewässerausbaus verbunden. Zugleich ist die Elbe ab Schöna eine Bundeswasserstraße i. S. des § 1 Abs. 1 WastrG. Diese Zuordnung liegt ebenfalls dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde.

Die Einwendung wird insofern in diesen Punkten zurückgewiesen.

Es fehle nach Einschätzung der Einwender eine Alternativenplanung an anderer Stelle, z. B. rechts der Elbe, damit ein Teil der Container nicht mehr über den Straßenweg nach Riesa transportiert werden müsse und im Ergebnis das bestehende Terminal „Variante 1“ eine völlig ausreichende Kapazität von 40-50 TEU/Jahr abwickeln könne. Auch seien die geordnete Nutzung alternativer Flächen sowie eine optimale Nutzung der vorhandenen Flächen bei der Planung eines KV-Terminals von der Vorhabenträgerin nicht in Betracht gezogen worden. Als gewerbliche Alternativflächen wurden von den Einwendern auch das Gelände AFG Arbonia Riesa, das Industriegebiet Zeithain, das Bahngelände Riesa, das Industriegebiet Großenhain und das RIO Industriegebiet benannt.

Eine Prüfung eines von den Einwendern als mögliche Planalternative benannte Standortvariante „rechts der Elbe“ ist nicht erforderlich. Westlich der Elbe bei Riesa bietet sich auch für die Planfeststellungsbehörde erkennbar keine besonders geeignete Fläche für einen trimodalen Containerumschlag an. Es wurde von den Einwendern in diesem Zusammenhang auch keine konkrete Fläche genannt. Es bedürfte hier u. a. sowohl eines Gewässerausbaus der Elbe sowie der Anlage neuer Gleisanlagen, da westlich der Elbe bei Riesa keine parallel zur Elbe verlaufenden Bahngleise vorhanden sind. Der Umfang des naturschutzrechtlichen Eingriffs westlich der Elbe bei Riesa wäre wegen der vorhandenen Lebensräume und Bodenqualitäten ungleich höher. Darüber hinaus ist die von den Einwendern vorgeschlagene Aufteilung des Güterumschlags auf zwei Standorte wirtschaftlich unzweckmäßig und würde zu einem deutlich höheren Flächenverbrauch führen.

Die von den Einwendern alternativ benannten gewerblichen Standorte, wie Flächen der AFG Arbonia Riesa, im Industriegebiet Zeithain usw., ist nicht erforderlich. Mit diesen Standortvarianten ist die Errichtung eines trimodalen Containerumschlagterminals aufgrund der fehlenden Anbindung an die Bundeswasserstraße Elbe nicht umsetzbar, die maßgeblichen Standortmindestanforderungen für das geplante Vorhaben sind nicht gegeben. Ein Terminal, dass neben dem Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert, kann an den von den Einwendern angeregten Alternativstandorten nicht verwirklicht werden.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Soweit die Einwender neben der Stadt Riesa die Planfeststellungsbehörde aufforderten, den Nutzungskonflikt zwischen industrieller Flächennutzung und privater Wohnnutzung im Bereich zwischen Bahnhof und Hafen städtebaulich zu entschärfen und dies durch einen gerechten Interessensausgleich zu verwirklichen, ist diese Forderung nicht begründet.

Das Planfeststellungsverfahren ist auf die Prüfung der Einhaltung der für ein Vorhaben geltenden gesetzlichen Vorgaben und Entscheidung über das Vorhaben unter planerischer Abwägung beschränkt. Die Planfeststellungsbehörde wird – anders als die Gemeinde im Bebauungsplanverfahren – nicht selbst unmittelbar planerisch-gestaltend tätig (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 18. Auflage (2017), Rn. 12 zu § 72 VwVfG). Die Einwendung wird insofern in diesem Punkt zurückgewiesen.

Weiterhin tragen die Einwender im Schreiben vom 23. November 2015 vor, dass sich die neuen Gebäude nach § 34 BauGB nicht in die nähere Umgebung einfügten, wobei vor allem das Gebot der Rücksichtnahme zu beachten sei. Hierbei sei auch das Gebot ausreichender Abstandsflächen aus § 50 BImSchG zu beachten. Danach seien schädliche Umwelteinwirkungen eines Vorhabens auf benachbarte Wohngebiete bzw. sonstige schutzbedürftige Gebiete zu vermeiden.

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 im Wege 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 Gebäude soweit wie möglich zu vermeiden. Dem wird durch das geplante Vorhaben hinreichend Rechnung getragen, zumal das Planvorhaben auf die Lage entlang des Hafenbeckens angewiesen ist. Auch werden mit dem Vorhaben die Anforderungen an den Immissionsschutz gewahrt (siehe auch Kapitel C.V.3 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Einwender stellten darüber hinaus die Ausführungen der Vorhabenträgerin zu den Belangen des Hochwasserschutzes in Frage. Es sei auch der Verlust von erheblichem Retentionsraum zu beachten, der bei einem 100-jährlichen Hochwasser Schäden an anderer Stelle zusätzlich verursache. Weiterhin bezweifelten die Einwender fachlich die Ergebnisse der Betrachtungen in den Stellungnahmen zum Hochwasser und forderten eine Ergänzung.

Die Belange des Hochwasserschutzes haben mit der Planung für das KV-Terminal in hinreichendem Maße Berücksichtigung gefunden. Mit dem von der Vorhabenträgerin veranlassten hydraulischen Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen (Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen) wurde nachgewiesen, dass mit dem Neubau des KV-Terminals im Bereich des Hafens Riesa, im Gewässerbett der Elbe und auf den umliegenden Vorländern bei HQ_{100} so geringfügige Veränderungen der Wasserspiegellagen und Fließgeschwindigkeiten einhergehen, dass diese modelltechnisch nicht genau abgebildet werden können. Auf die einschlägigen Ausführungen unter Kapitel C.V.4.2.4 des

Planfeststellungsbeschlusses wird direkt verwiesen. Entsprechend den nachvollziehbaren gutachterlichen Ausführungen wird das Vorhaben keinen maßgeblichen Einfluss auf den Rückhalt im Überschwemmungsgebiet der Elbe haben. Auch der vorhabenbedingte Retentionsraumverlust, der nur ca. 0,1 ‰ des bei einem seltenen Elbehochwasser abfließenden Wasservolumens beträgt, wird im Rahmen des Vorhabens vollständig ausgeglichen (siehe auch Kapitel C.V.4.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Vorhabenträgerin hat darüber hinaus einen Hochwassermaßnahmeplan erstellt, der Maßnahmen zur Flächen-, Bau-, Verhaltens- und Risikovorsorge umfasst (siehe auch Kapitel C.V.4.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses). Insgesamt steht das geplante Vorhaben ebenfalls den Belangen des Hochwasserschutzes nicht entgegen, eine Gefährdung von Leben und Gesundheits- oder Sachschäden sind nicht zu befürchten bzw. die nachteiligen Auswirkungen werden ausgeglichen. Die befürwortenden Stellungnahmen der zuständigen Wasserbehörden bestätigen diese Einschätzung. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die von den Einwendern geäußerten Bedenken gegenüber der wirtschaftlichen Situation der Vorhabenträgerin stellen für das Planfeststellungsverfahren keinen wesentlichen Belang dar.

Die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens ist in erster Linie das Problem eines Vorhabenträgers. Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens kann die Wirtschaftlichkeit allenfalls dann eine Rolle spielen, wenn dem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken gegenüberstehen, da es in diesem Fall wegen mangelnder Finanzierbarkeit an der notwendigen Planrechtfertigkeit fehlt (siehe BVerwG, Urteil v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04, BVerwGE 116, 125, Rn.198 ff.). Derartige unüberwindbare Schranken sind hinsichtlich des geplanten Vorhabens auch für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 5.1). Die Vorhabenträgerin hat in den Planfeststellungsunterlagen nachvollziehbar dargelegt, dass einer Umsetzung des Vorhabens keine wirtschaftlichen Gründe entgegenstehen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Die allgemein geäußerten Zweifel der Einwender an der ordnungsgemäßen Handhabung von Gefahrgütern im Hafengelände und dadurch bedingter wasserrelevanter Schäden für das Grundwasser bzw. Hafenbecken sind ebenfalls nicht begründet.

Die Einwender legten nicht substantiiert dar, welche Gesichtspunkte zur Einschätzung geführt haben könnten, dass die Anlagensicherheit des Terminals und der Brandschutz von der Vorhabenträgerin unzureichend betrachtet worden sei. Die Vorhabenträgerin reichte mit dem Planfeststellungsantrag u. a. auch einen Hochwassermaßnahmeplan (Ordner 4, Register 2 der Planunterlagen) und ein Brandschutzkonzept (Ordner 8, Register 2) ein, die Maßnahmen zur Flächen-, Bau-, Verhaltens- und Risikovorsorge sowie Maßnahmen des Brandschutzes und der Gefahrenabwehr enthalten. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass beide Planungen in wesentlichen Teilen unzureichend erstellt worden sein könnten, sind für die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis des Anhörungsverfahrens nicht ersichtlich. Ergänzungs- bzw. Änderungsbedarf zu diesen Planteilen wurde im Anhörungsverfahren auch nicht von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange vorgetragen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Sofern die Einwender sich für den Erhalt des Lebensraumes Elbe aussprachen und in diesem Zusammenhang die „Wittenberger 6 Punkte Erklärung zur Elbe“ verschiedener Naturschutzvereinigungen vom 19.07.2012 zum Bestandteil der Einwendung vom 23. November 2015 machten, ist diese Einwendung nicht zutreffend.

Die Elbe ist ab Schöna eine Bundeswasserstraße i. S. des § 1 Abs. 1 WastrG. Diese Zuordnung liegt ebenfalls dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde. Das geplante Vorhaben steht zudem der Wittenberger Erklärung nicht entgegen (siehe u. a. auch Kapitel C.V.4 und C.V.5 des Planfeststellungsbeschlusses). Mit dem geplanten Vorhaben sind für die Elbe keine Maßnahmen des Gewässerausbaus i. S. des § 67 Abs. 2 WHG bzw. sonstige Maßnahmen, die mit einem Eingriff in das Gewässer verbunden sein könnten, geplant. Der Einwand wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Einwender trugen weiterhin vor, dass das geplante Vorhaben dem Ziel der Bauleitplanung, die Flächenversiegelung zu begrenzen, die Regenwasserversickerung zu fördern, für einen geregelten Abfluss von Oberflächengewässern im Sinne des Hochwasserschutzes und des Wasserrückhaltes zu sorgen und den Eintrag wassergefährdender Stoffe zu verhindern, widerspräche. Mit einer Neuversiegelung von nahezu 3,5 ha würden sich nach Auffassung der Einwender die Lebensbedingungen in den angrenzenden Wohnbebauungen erheblich verschlechtern, durch die Versiegelung entfalle eine lokalklimatisch und lufthygienisch entlastende Vegetationsstruktur und es entstünde ein klimatischer Wirkraum, der belastend auf das Wohlbefinden der Menschen wirken könne. Auch würde das zusätzlich geplante Logistikzentrum der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH nochmals ca. 5 ha versiegelte Fläche mit sich bringen und zu einer wesentlichen Erhöhung des Verkehrsstroms auf der Uttmannstraße führen.

Vorliegend handelt es sich hier um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG, im Rahmen dessen eine Prüfung der Einhaltung der für ein Vorhaben geltenden gesetzlichen Vorgaben und Entscheidung über das Vorhaben unter planerischer Abwägung vorgenommen wird, nicht hingegen um die Aufstellung eines Bauleitplans.

Zur vollständigen naturschutzrechtlichen Kompensation der vorhabenbedingten Versiegelung ist eine umfangreiche Gehölzpflanzungsmaßnahme (siehe landschaftspflegerische Maßnahme E 1) sowie der teilweise Rückbau eines Abschnittes des ehem. Muskatorgleises einschließlich der hier vorhandenen technischen Auffüllungen vorgesehen.

Darüber hinaus wird mit der Oberflächenversiegelung und Ableitung des hier anfallenden Niederschlagswassers über Entwässerungsanlagen in das Hafenbecken eine weitere Mobilisierung von Schadstoffen aus den im Vorhabengebiet dokumentierten Altlastenverdachtsflächen in das Grundwasser bzw. Hafenbecken unterbunden. Die Flächenversiegelung ist ebenfalls Voraussetzung für die Vermeidung eines möglichen Eintrags wassergefährdender Stoffe aus dem für den Gefahrgutumschlag geplanten Bereich in das Grundwasser oder Hafenbecken. Das Niederschlagswasser wird über ein Leitungssystem und einen Lamellenklärer in das Hafenbecken eingeleitet, an dem auch zwei Schieber zur Notabsperrung im Havariefall angeordnet sind. Gleichzeitig verfügen die versiegelten Gleiswannen und das System der Rohrleitungen über ein ausreichendes Speichervolumen, um im Unglücksfall den maximal notwendigen Rückstau von verunreinigtem Niederschlagswasser aufzufangen und schadlos zu entsorgen (siehe auch Kapitel C.V.4.2.1 und C.V.4.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die auf dem Gelände des geplanten KV-Terminals teilweise vorhandenen Vegetationsstrukturen (überwiegend junge Ruderalvegetation) sind 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 insgesamt in den umliegenden Wohnbebauungen zu erwarten sind.

Die Einwendung wird insofern in diesen Punkten zurückgewiesen.

Soweit die Einwender die Forderung nach einer neuen permanenten Messstation für Luftschadstoffe in Riesa erhoben haben, geht diese fehl.

Errichtung und Betrieb des landesweiten Luftmessnetzes gemäß 39. BImSchV liegt in Zuständigkeit des Freistaates Sachsen. Die Aufgaben der Überwachung und Beurteilung der Luftqualität werden vom LfULG wahrgenommen. Die Mindestanzahl von ortsfesten Messstationen in einem Gebiet oder Ballungsraum wird richtigerweise vom LfULG als zuständige Behörde anhand von Beurteilungsschwellen nach § 12 der 39. BImSchV berechnet (Quelle: LfULG, Luftmessnetz Sachsen, Dokumentation der Ortsauswahl – 08/2020). Die Einwendung wird insofern in diesem Punkt zurückgewiesen.

Der weiterhin von den Einwendern erhobenen Forderung nach Ergänzung einer Betrachtung der Immissionsrisiken durch Luftschadstoffe, welche im ursprünglich eingereichten Plan fehlte, wurde durch die Vorhabenträgerin entsprochen.

Mit der Tektur 1 vom 26. März 2018 wurde eine Luftschadstoffuntersuchung im öffentlichen Straßenraum bei Berücksichtigung des vorhabenbedingten Kfz-Verkehrs in die Planunterlagen eingeführt (Ordner 9, Register 8 der Planunterlagen). Im Ergebnis der gutachterlichen Untersuchungen wurde prognostiziert, dass die Schadstoffbelastung des Umfeldes sich infolge des geplanten Vorhabens im Vergleich zur Nullvariante nicht wesentlich ändern wird, eine Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist nicht zu erwarten (siehe auch Kapitel C.V.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwendung wurde in diesem Punkt entsprochen.

Der von den Einwendern im Zusammenhang mit dem von Ihnen erhobenen Anspruch auf Maßnahmen zur Luftreinhaltung getätigte Vorwurf allgemeiner Art, dass dieser Anspruch durch fehlerhafte Messungen vereitelt und die Verwendung der vorsätzlich fehlerhaften Werte der Sondermessung 2008/2009 nicht akzeptiert werde, ist nicht begründet.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass hier wohl eine von September 2008 bis August 2009 durch das LfULG durchgeführte Messung zur Bestimmung der Parameter Dioxine, Furane und polychlorierte Biphenyle im Staubniederschlag gemeint ist. (siehe Abschlussbericht „Luftqualität in Riesa, Ergebnisse der Sondermessung 2008/2009“ unter https:/www.umwelt sachsen.de/umwelt/luft/15935.htm). Dem Abschlussbericht des LfULG zu dieser Sondermessung ist zu entnehmen, dass keine Überschreitungen bei Grenz- und Zielwerten für die untersuchten Parameter Feinstaub < 10 µm (PM10), Stickstoffdioxid, Blei, Cadmium und Arsen im PM10, dem Staubniederschlag, festgestellt wurden. Substanzielle Gründe für die Annahme von fehlerbehafteten Ergebnissen dieser Sondermessung wurden von den Einwendern nicht vorgetragen. Die Vorhabenträgerin hat – unabhängig von der von den Einwendern hier benannten Sondermessung des LfULG – mit dem Luftschadstoffgutachten vom 16. März 2018 nachvollziehbar prognostiziert, dass eine Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV infolge des Planvorhabens nicht zu erwarten ist. Der Einwand wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Im Zusammenhang mit dem von der Vorhabenträgerin erstellten Schalltechnischen Gutachten vom 4. November 2014 äußerten die Einwender Kritik am Gutachten, indem sie darlegten, dass die Lärmprognose in wesentlichen Teilen nicht nachvollziehbar sei, nicht den Vorgaben der TA Lärm entspräche und die tatsächlich vom Vorhaben ausgehenden

Lärmbelastungen sowie die zu Grunde gelegten Vorbelastungen erheblich unterschätze. In diesem Zusammenhang äußerten die Einwender in ihrem Schreiben vom 23. November 2015, dass die ausführliche Stellungnahme des BUND vom 25. November 2015 auch als Bestandteil ihrer eigenen Einwendung zu sehen sei. Die Einwender schlussfolgerten, dass nicht auszuschließen sei, dass die tatsächlich für den ungünstigsten Betriebszustand am Tage sowie für die lauteste Nachtstunde zu erwartenden Lärmgesamtbelastungen erheblich höher seien als prognostiziert und teilweise über den Richtwerten der TA Lärm lägen, so dass das Vorhaben im Hinblick auf die Lärmbelastungen nicht genehmigungsfähig sei. Die Einwender lehnten ebenfalls einen Drei-Schichtbetrieb im Hafen ab, besonders weil dadurch belästigende Licht- und Lärmimmissionen im ganzen Nachtzeitraum entstünden. Die Einhaltung der TA Lärm sei durch den nächtlichen Betrieb des Hafens nicht mehr gewährleistet, da allein ESF Elbe Stahlwerke Feralpi GmbH (im weiteren Text Feralpi genannt) den kompletten Nachtwert ausschöpfe. So basiere das Schalltechnische Gutachten auf zu niedrigen Vorbelastungswerten durch ESF und EDF.

Hinsichtlich der Einwendung des BUND vom 25. November 2015 wird direkt auf die hierzu erfolgenden Ausführungen unter Kapitel C.VI.2.19 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, die auch hier zutreffend sind.

Die von den Einwendern erhobenen Bedenken hinsichtlich der Ermittlung der Vorbelastung und der prognostizierten Lärmimmissionen konnten ausgeräumt werden. Das von der Vorhabenträgerin veranlasste Schalltechnische Gutachten einschließlich der im Ergebnis der Anhörung erfolgten Fortschreibungen (Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen) zeigt letztendlich auf, dass bei Durchführung der geplanten Lärmminderungsmaßnahmen die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm in Bezug auf die vom Terminal ausgehenden Schallimmissionen tags und nachts eingehalten werden bzw. können die vorhabenbedingten Lärmimmissionen durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen so reduziert werden, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen vom Planvorhaben ausgehen (vgl. auch Kapitel C.V.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Berechnung der durch Feralpi erzeugten Vorbelastungspegel erfolgte durch die Vorhabenträgerin in gegenseitiger Abstimmung unter Einsatz des aktuellen Rechenmodells für Feralpi, jedoch an den hier für das KV-Terminal zu betrachtenden Immissionsorten. An diesen Immissionsorten liegen die Vorbelastungspegel durch Feralpi deutlich unter den Richtwerten der TA Lärm (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020, Tabelle 3.3). Das geplante Vorhaben ist auch unter Beachtung der vorhabenbedingten Lärmimmissionen für das Wohnumfeld als genehmigungsfähig zu beurteilen (siehe weiterführend Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Soweit die Einwender sich gegen mögliche Überschreitungen der Licht-Richtwerte wenden, wird dem durch die Vorhabenträgerin durch die Umsetzung geeigneter Minderungsmaßnahmen entsprochen (siehe Ordner 7, Register 3 der Planunterlagen – Lichtimmissions-Untersuchung vom 04.11.2014). Die Immissions-Richtwerte der LAI-Lichtleitlinie werden bei entsprechenden Neigungsausrichtungen der Scheinwerfer an allen repräsentativen Immissionsorten sowohl in der Nacht als auch am Tag eingehalten. Darüber hinaus sind auf der nördlichen Seite des Hafenbeckens Sichtschutzpflanzungen vorgesehen, um die Lichteinwirkungen auf die bestehende Bebauung weiter zu reduzieren. Als weitere Maßnahme der Minimierung der Auswirkungen durch die Beleuchtung sind operativ flexibilisierte Schaltzeiten der Beleuchtungsanlagen vorgesehen (siehe auch Kapitel C.V.3.4 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Im Zusammenhang mit der Lärmproblematik trugen die Einwender darüber hinaus vor, dass sie sich auch die von den Einwendern im laufenden immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für die Kapazitätserweiterung von Feralpi 2013 und 2014 erhobenen Einwendungen inhaltlich und im Wortlaut zum Vortrag der Einwendungen im Planfeststellungsverfahren für das geplante KV-Terminal zu eigen machen.

> Vorliegend handelt es sich bei dem geplanten KV-Terminal im Hafen Riesa, Alter Hafen um eine eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG. Die Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen erfolgte richtigerweise i. S. der TA Lärm auf der Grundlage einer Prognose der Geräuschimmissionen der zu beurteilenden Anlage sowie der Bestimmung der Vorbelastung und Ermittlung der Gesamtbelastung. Die von Feralpi zum oben genannten Zeitpunkt beantragte Kapazitätserweiterung wurde bei der Ermittlung der Vorbelastung für das beantragte Vorhaben berücksichtigt (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen). Zukünftige Erweiterungsabsichten im Bereich von Gewerbestandorten im Umfeld des planfestgestellten KV-Terminals bedürfen eines neuen Zulassungsverfahrens unter Sicherstellung des hinreichenden Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Einwirkungsbereich der dann neu zu beantragenden Anlage. Die Einwendung hat sich insofern in diesem Punkt erledigt.

Die Einwender rügten im Einzelnen – über die nach deren Einschätzung allgemein zu niedrig angesetzten Vorbelastungswerte hinaus – die gutachterlich für den Nachtzeitraum ermittelten Überschreitungen der zulässigen Immissionswerte an den Immissionsorten IO 01 (Kirchstr. 46) und IO 14 (Paul-Greifzu-Str. 8). Auch seien aufgrund der fehlenden Gebietseinstufung für das Wohnhaus Paul-Greifzu-Str. 8 nicht die Immissionsrichtwerte von 65 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts heranzuziehen, sondern richtigerweise 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Damit sei schon allein aufgrund des Überschreitens des nächtlichen Dauerschallpegels von 4 dB(A) am IO 14 die geplante Betriebszeit auf 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr zu begrenzen. Ein dreischichtiger Terminalbetrieb sei aus diesem Grund nicht möglich.

> Das Schalltechnische Gutachten weist – auch mit den im Laufe des Anhörungsverfahrens überarbeiteten Ansätzen und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens – aus, dass bei Durchführung der geplanten Schallschutzmaßnahmen die für den Immissionsort IO 01 maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm in Bezug auf die vom geplanten KV-Terminal ausgehenden Schallimmissionen tags und nachts eingehalten werden (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020, Tabelle 5.1 sowie Kapitel C.VI.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses).
>
> Dies gilt auch für das Grundstück Paul-Greifzu-Str. 8. Im Schalltechnischen Gutachten wurden für den IO 14 zutreffend die Immissionsrichtwerte eines Gewerbegebietes nach Nr. 6.1 lit. b) der TA Lärm zugewiesen. Da im vorliegenden Fall kein Bebauungsplan vorliegt, ist für die Gebietseinstufung nach der TA Lärm maßgeblich auf die tatsächliche bauliche Nutzung innerhalb des Gebietes abzustellen. Nicht entscheidend ist insofern grundsätzlich die Nutzung einzelner Grundstücke. Entsprechend den in diesem Gebiet vorherrschenden tatsächlichen Nutzungen liegt hier zutreffenderweise kein Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO mehr vor. Den beiden an der nördlichen Seite der Paul-Greifzu-Straße liegenden Wohngebäuden Paul-Greifzu-Str. 6 und 8 kommt keine gebietsprägende Wirkung zu. Vielmehr ist das zu betrachtende Gebiet durch gewerbegebietstypische Nutzungen dominiert, wie das Verwaltungsgebäude der Vorhabenträgerin, das Betriebsgelände der ehem. Scholz Recycling GmbH (heute – wie für die Fa. Scholz genehmigt – betrieben durch S1-Recycling Riesa GmbH & Co. KG), die Bahnanlagen

zum An- und Abtransport zu bzw. von den Düngemittelsilos östlich des Vorhabenbereichs und der Containerservicebereich der Vorhabenträgerin. Auch für den Immissionsort IO 14 werden bei Durchführung der geplanten Schallschutzmaßnahmen die für Gewerbegebiete maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm in Bezug auf die vom geplanten KV-Terminal ausgehenden Schallimmissionen tags und nachts eingehalten.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Auch im Hinblick auf die Berechnung der Lärmbelastung durch den Verkehr auf den öffentlichen Straßen (Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Verkehrsplanerisches Gutachten) zweifelten die Einwender die Berechnungen an. Insbesondere wurde vorgetragen, dass das Verkehrsplanerische Gutachten nicht mehr den tatsächlichen Verkehrsbewegungen in der Stadt Riesa entspräche. So sei Ende 2013 der KP Paul-Greifzu-Str. / Hamburger Str. / Rostocker Str. für den Schwerverkehr durchlässig gemacht worden, wodurch sich der Schwerverkehr zwangsweise auch auf die Rostocker Straße verlagern werde, wenn durch Zunahme des Verkehrs dieser langsamer über die Lauchhammer Straße und Uttmannstraße rolle. Diese enorme Lärmverschlechterung besonders für die Nacht auch für das Wohngebiet Weida sei nicht betrachtet worden und damit das Verkehrsgutachten unzureichend ausgeführt. Die tatsächliche Verkehrssituation habe sich seit dem Scoping-Verfahren gravierend verändert. Hierzu habe auch die Kapazitätserweiterung des Standortes von Feralpi beigetragen, die ebenfalls unbeachtet geblieben sei.

Die Kapazitätserweiterung der Elbe-Stahlwerke von Feralpi und die damit verbundene Steigerung des Verkehrsaufkommens wurde richtigerweise im Rahmen des für das geplante Vorhaben erarbeiteten Verkehrsplanerischen Gutachtens betrachtet (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Verkehrsplanerisches Gutachten vom 31.07.2014, Kapitel 2.3 und Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten vom 05.01.2018, Kapitel 3). Hierbei hat auch der Ausbau des KP Rostocker Str. / Paul-Greifzu-Str. (KP 4) und die damit verbundene Durchlässigkeit für den Schwerverkehr Berücksichtigung gefunden (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten vom 05.01.2018, Kapitel 4.2 und Anlage 5). Soweit der Gutachter einschätzt, dass nur ein geringer Anteil der LKW-Fahrten über den KP Rostocker Str. / Paul-Greifzu-Str. fahren werde, da diese Route für den Schwerverkehr weder Zeit- noch Streckenvorteile gegenüber der Fahrt über die Lauchhammerstraße mit sich bringt, stehen dem keine maßgeblichen Bedenken entgegen. Auch die zuständigen Verkehrsbehörden trugen mit ihren Stellungnahmen keine derartigen Bedenken vor. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Es fehle u. a. die Betrachtung des LKW-Lieferverkehrs des Gewerbestandortes Paul-Greifzu-Str. 18-20 (Goodyear D. T. G. GmbH, Reifen-Felgen-Logistik Sped.- und Lager GmbH), der im 24h-Rhythmus auch an Sonn- und Feiertagen fast ausschließlich die Strecke über die Paul-Greifzu-Straße – Lauchhammerstraße – Elbbrücke nutze, und welcher dann auch über die Uttmannstraße führen würde.

Die Einwendung ist in diesen Punkten nicht zutreffend. Die Schallemissionen für das Reifenwerk und die Reifenlagerhalle enthalten in den hier aufgestellten Modellschallquellen auch die gemäß der TA Lärm zugehörigen Schallemissionen von allen Transportverkehren auf den jeweiligen Betriebsgeländen (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 04.11.2014, Kapitel 5.2).

Grundsätzlich wird die Vorbelastung (wie auch die Gesamtbelastung) nur durch die Anlagen bestimmt, für die die TA Lärm gilt. Das heißt auch, dass die durch das Reifenwerk und die Reifenlagerhalle ausgelösten LKW-Transportfahrten auf öffentlichen Straßen (z. B. Paul-Greifzu-Straße) nach Nr. 2.4 Satz 1 der TA Lärm grundsätzlich nicht zu den bei der Ermittlung der Vorbelastungen einzubeziehenden Schallquellen gehören. Diese Verkehrsgeräusche sind ungeachtet dessen jedoch richtigerweise in die gutachterliche Betrachtung der Schallimmissionen auf der öffentlichen Straße eingegangen (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung der der Ansätze und Berechnungen zum Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Kapitel 5.4). Darüber hinaus wird durch verkehrslenkende Maßnahmen der Hafenverkehr im Tageszeitraum über die Uttmannstraße geführt. Der in der Nachtzeit über eine andere Ausfahrt über die Paul-Greifzu-Straße 4 gelenkte vorhabeninduzierte LKW-Verkehr ist so gering (jeweils 2 Ein- und Ausfahrten je Stunde), dass von einem reibungslosen Verkehrsablauf ausgegangen werden kann. Eine spürbare Beeinflussung des durch das Reifenwerk und die Reifenhalle ausgelösten LKW-Transportverkehrs ist durch das geplante Vorhaben daher nicht zu erwarten.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Weiterhin wurde von den Einwendern gerügt, dass in den Planunterlagen für den Nachtzeitraum eine Grenzwertüberschreitung an dem IO 01-V1 (Uttmannstr. 3) und am IO 02-V2 (Uttmannstr. 9) durch vorhabenbedingten LKW-Verkehr prognostiziert und gleichzeitig dargelegt werde, dass organisatorische Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrslärmpegel praktisch nicht möglich seien. Dies sei für die Einwender nicht nachvollziehbar, da z. B. der Fahrzeugverkehr für die Nachtzeit noch weiter eingeschränkt oder gänzlich untersagt werden könne. Die Einwender lehnten insgesamt die Hafeneinfahrt und Verkehrslenkung über die Uttmannstraße ab, da die Kreuzung Uttmannstr. / Paul-Greifzu-Str. für den gesamten Hafenverkehr völlig ungeeignet sei. Dies gelte auch für die alte Einfahrt in der Lauchhammerstr. 36-38, da beide Einfahrten, die der Uttmannstraße und der Lauchhammerstraße, direkt auf Wohngebiete stoße. Damit sei weder die Variante 2 noch die Variante 3 auf der Südseite des Hafens genehmigungsfähig.

Entgegen der Auffassung der Einwender hat die Vorhabenträgerin auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde geeignete und ausreichende Maßnahmen zur Minimierung der Immissionsbelastungen für die Nutzungen entlang der angrenzenden Straßen durch den vorhabenbedingten LKW-Verkehr geplant. Im Ergebnis der Fortschreibung der eingereichten Planunterlagen (u. a. Einführung der Verkehrsprognose 2030 und Überprüfung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens mit den Tekturen 1 und 2) wurde letztendlich in Bezug auf den vorhabeninduzierten LKW-Verkehr gutachterlich ermittelt, das prognostisch trotz der geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen geringe Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Tagzeitraum) für die Immissionspunkte Paul-Greifzu-Str. 9, Uttmannstr. 3 und Uttmannstr. 5 zu erwarten sind (siehe weiterführend Kapitel C.V.3.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Da es sich bei den verkehrslenkenden Maßnahmen bereits um organisatorische Maßnahmen nach Nr. 7.4 der TA Lärm handelt und alternative Routen über die Paul-Greifzu-Straße und Lauchhammer Straße vergleichbare Immissionskonflikte entstehen würden, sind weitere Maßnahmen organisatorischer Art i. S. der TA Lärm weder zweckmäßig noch durchführbar. Dies gilt auch für die Route Paul-Greifzu-Straße – Rostocker Straße, da auch hier straßennahe Wohnnutzungen entlang dieser Verkehrswege vorliegen. Mit den von der Vorhabenträgerin geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen und den für die

genannten drei Immissionsorte dem Grunde nach angeordneten passiven Schallschutzmaßnahmen wird gewährleistet, dass das planfestgestellte Vorhaben die Belange der Bevölkerung hinsichtlich des Schutzes vor vorhabeninduziertem Verkehrslärm hinreichend wahrt. Die Gestaltung des Vorhabens sowie die in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen unter Kapitel A.III.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses stellen sicher, dass keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG i. V. m. § 1 SächsVwVfZG verbleiben. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Weshalb die Lauchhammerstraße als Bundesstraße wegen angrenzender Wohnbebauung für den Schwerlastverkehr ungeeignet sein soll, erschließt sich nicht. Das Verkehrsplanerische Gutachten zeigt auf, dass der An- und Abfahrverkehr der LKW zum Hafen Riesa auch in der Vergangenheit zu 90 % über die Lauchhammer Straße abgewickelt worden ist (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Verkehrsplanerisches Gutachten vom 31.07.2014, Abbildungen 6 und 7). Über die Uttmannstraße werden im Bestand bereits die Elbe-Stahlwerke von Feralpi erschlossen. Es sind keine konkreten Anhaltspunkte erkennbar, dass die Kreuzung Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. in Riesa nach Ausbau der Hafenzu- und -abfahrt für den vorhabenbedingten LKW-Verkehr ungeeignet sein soll. So kommt auch das Verkehrsplanerische Gutachten für den KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. / Anbindung KV-Terminal zu einer prognostischen Bewertung entsprechend der Stufe B nach HBS 2015 (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten vom 05.01.2018, Kapitel 4.2.2 und Anlage 3). Damit ist der KP auch prognostisch leistungsfähig. Neben der geplanten Verkehrslenkungsmaßnahme sind daher keine weiteren Untersuchungen oder Maßnahmen in Bezug auf die Verkehrsführung erforderlich. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Die Einwender stellten ebenfalls in Frage, dass die Uttmannstraße und die Heinrich-Schönberg-Straße als Straßen im kommunalen Bereich, die nur der Bauklasse 2 entsprächen, den Anforderungen an den geplanten Schwerverkehr gerecht werden könnten. Die durch den Schwerlastverkehr verursachten Schäden in der Fahrbahndecke seien von den Steuerzahlern der Stadt Riesa bzw. von der Stadt Riesa aufzubringen.

Beide Straßen sind öffentliche Straßen und unterliegen damit nicht der Planungshoheit der Vorhabenträgerin. Deren Planung hinsichtlich Auslegung der Verkehrsanlagen endet an der Grundstücksgrenze und setzt eine funktionierende öffentliche Erschließung voraus. Diese ist hier gegeben. Dass das kommunale Straßennetz im Bereich des Hafens grundsätzlich geeignet ist, den vorhabeninduzierten Verkehr aufzunehmen, wurde mit den von der Vorhabenträgerin veranlassten Verkehrsgutachten nachgewiesen. Auch die von den zuständigen Straßenbaulastträgern und der Verkehrsbehörde im Anhörungsverfahren ergangenen Stellungnahmen stützen diese Einschätzung. Insofern kann insgesamt davon ausgegangen werden, dass eine ausreichende Leistungsfähigkeit des an den Hafen angrenzenden öffentlichen Straßennetzes für die Aufnahme des vorhabenbedingten Verkehrs innerhalb der Stadt Riesa gegeben ist.

Die durch die Einwender vorgenommene Zuordnung der angeführten Straßen in der Bauklasse 2 gemäß RSTO 01 besitzt heute keine Gültigkeit mehr. Gemäß der nunmehr anzuwendenden RSTO 12 erfolgt gegenwärtig eine Einteilung gemäß der Belastung aus der Beanspruchung in Form von Mio. äquivalenten 10 t-Achsübergängen auf der Fahrbahnoberfläche. Die Straßen der ehemaligen Bauklasse 2 sind nunmehr der Belastungsklasse BK10 gleichzusetzen, die somit für die Überfahrt von 3,2 bis 10,0 Mio. 10 t-Achsübergängen dimensioniert sind und den Anforderungen an das Straßennetz für den vorhandenen und prognostizierten

LKW-Verkehr in diesem Gebiet entsprechen. Die Stadtverwaltung Riesa als zuständiger Straßenbaulastträger erhebt ebenfalls in ihren Stellungnahmen keine Bedenken gegen die Nutzung des öffentlichen Straßennetzes für den vorhabeninduzierten Verkehr.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Unter Verweisung auf die Lärmaktionsplanung der Stadt Riesa und den darin enthaltenen Ausführungen zum stark belasteten Straßenzug Strehlaer Str. / Lauchhammerstr. (Aktionsbereich 01) trugen die Einwender ebenfalls vor, dass die Planfeststellung für das geplante KV-Terminal eindeutig gegen die EU-Umgebungslärmrichtlinie, das BImSchG sowie die 34. BImSchV verstoße. Im Bereich des genannten Straßenzuges müssten dringende Maßnahmen zur Lärmminderung eingeleitet werden, stattdessen werde der Schwerverkehr hier um das 2,5-Fache gesteigert. Somit sei das geplante Vorhaben rechtswidrig und verstoße gegen geltende Vorschriften.

Diese Auffassung ist nicht zutreffend. Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem hiesigen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren und der Aufstellung eines Lärmaktionsplans besteht schon deshalb nicht, weil die gebietsbezogenen Ziele eines Lärmaktionsplanes auf verschiedene Weise verwirklicht werden können (vgl. auch OVG Bremen, Urteil v. 18.02.2010 – 1 D 599/08, UPR 2010, 319). Für die Stadt Riesa wurde der Beschluss des Lärmaktionsplans am 20. September 2013 veröffentlicht. Für den hier in Rede stehenden Aktionsbereich 01 Strehlaer Straße/Lauchhammerstraße wurden als kurzfristige Maßnahme eine Deckensanierung (Baumaßnahme B 182 im Zuge der Lärmvorsorge) und eine räumlich begrenzte Senkung der Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h nachts vorgeschlagen. Mit der von der Vorhabenträgerin geplanten Verkehrslenkungsmaßnahme für den vorhabeninduzierten Verkehr für den Tagzeitraum über die Uttmannstraße wird gerade das Ziel verfolgt, die Lauchhammer Straße zwischen der Kreuzung Stahlwerker Str./Lauchhammer Str. und der Hafenbrücke zu entlasten. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Gegenüber den mit der Planung eingereichten Untersuchungen erhoben die Einwender die Kritik, dass diese sich insbesondere auf den neuen Bereich des Hafenterminals beschränken würden. Ein gravierender Fehler im Planfeststellungsverfahren stelle daher dar, dass der gegenwärtig betriebene alte Bereich nicht ausreichend in den Untersuchungen berücksichtigt worden sei.

Die allgemeine Kritik der Einwender an einer unzureichenden Berücksichtigung des gegenwärtig betriebenen Hafenbereichs ist nicht zutreffend. Für den bestehenden Bereich des Hafens Riesa (Neuer Hafen) sind keine Maßnahmen des Planvorhabens vorgesehen, das Gelände des Neuen Hafens wird nicht für das geplanten KV-Terminal in Anspruch genommen. Darüber hinaus wurden bei verschiedenen Untersuchungen, wie z. B. bei der Bedarfsermittlung für das geplante Vorhaben, einer Analyse des im Bestand vorhandenen KV-Terminals im Neuen Hafen Riesa und dessen Umschlagszahlen sowie einer gutachterlichen Prognose der Umschlagsmengen einschließlich des zukünftigen Güterumschlags des Neuen Hafen (Schütt- und Stückgüter) zu Grunde gelegt (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 1, 2 und Anhang 21). Weiterhin wurde bei der Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen für das Vorhaben zutreffenderweise der bestehende und zukünftige Hafenbetrieb bei der Bestimmung der Vorbelastung (siehe auch Ordner 7, Register 1) und im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie betrachtet (siehe auch Ordner 3, Register 1). Die Einwendung wird daher in dem Punkt zurückgewiesen.

Die Einwender trugen ebenfalls vor, dass die Umweltverträglichkeitsstudie auf der Grundlage einer unzureichenden Erfassung der faunistischen Vorkommen im Vorhabengebiet erarbeitet worden sei (Umweltverträglichkeitsstudie vom 27.05.2015, Seite 31), da eindeutige aktuelle Hinweise für Zauneidechsen durch Anwohner dokumentiert worden seien. Im Fall der Ausweisung der Baufläche im Alten Hafen Riesa sei für die Zauneidechse als nach Anhang IV der FFH-RL geschützte Art von einem Lebensraumtotalverlust auszugehen, da im betreffenden Gebiet für diese Art keinerlei Möglichkeit bestehe, auf geeignete angrenzende Flächen auszuweichen. Eine artenschutzrechtliche Prüfung im Vorfeld der Ausweisung als Sonderbaufläche sei zwingend vorzunehmen.

> Entgegen des Vortrags der Einwender ließ die Vorhabenträgerin einen Fachbeitrag Artenschutz einschließlich mehrerer Untersuchungen bzw. Abschätzungen zu Artvorkommen mit Untersetzung durch artenschutzbezogene Minderungsmaßnahmen erarbeiten und fortschreiben (siehe Ordner 5 der Planunterlagen). Unabhängig davon, dass die Einwender den Hinweis auf Vorkommen der Zauneidechse im Vorhabengebiet ohne Benennung konkreter Fundorte vortrugen, ließ die Vorhabenträgerin in den Jahren 2018 und 2019 Zauneidechsenerfassungen im Planungsgebiet vornehmen (siehe weiterführend Kapitel C.V.7.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Die dokumentierten Tiere wurden alle in der deckungsgebenden Vegetation der Gleisrandbereiche im Bereich Neuer Hafen und für den Bereich der Haufwerke am Südufer Neuer Hafen nachgewiesen (siehe auch Ordner 5, Register 3 der Planunterlagen). Entlang des rückzubauenden Abschnitts des sog. Muskatorgleises wurden bei gutachterlichen Begehungen ebenfalls Exemplare dieser Art festgestellt. Insgesamt wurden bei den Untersuchungen aber keine individuenstarken Zauneidechsenvorkommen nachgewiesen. Mit den von der Vorhabenträgerin geplanten Vermeidungsmaßnahmen kann eine Verwirklichung der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden (siehe weiterführend Kapitel C.V.7.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Weiterhin ist nach Beendigung der Bauarbeiten eine Wiederbesiedlung der Gleisanlagen durch diese Art möglich. Die Einwendung wurde hinsichtlich der Erfassung bestimmter lokaler faunistischer Vorkommen berücksichtigt und ansonsten zurückgewiesen.

Die Einwender kritisierten zudem die nach ihrer Einschätzung unzureichend durchgeführten Voruntersuchungen auf dem überplanten Brachland auf dem Hafengelände. So seien die Untersuchungen ebenfalls auf seltene Pflanzen zu erweitern. Auch müssten die Voruntersuchungen und ggf. die Umsetzungen von Arten besonders bei Brachen über mehrere Vegetationsperioden geführt werden. Die Einwender hielten es darüber hinaus für erforderlich, dass die Artenschutzmaßnahmen mindestens mit einem 5-jähriges Monitoring begleitet werden müssten.

> Die für das geplante Vorhaben erarbeitete Umweltverträglichkeitsstudie dient der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltschutzgüter, § 2 Abs. 1 UVPG a. F. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ist die Umweltverträglichkeitsstudie auf die Erstellung einer vorläufigen Wirkungsfolgenanalyse (§ 6 Abs. 3 UVPG a. F.) einschließlich der Erläuterung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen von Schutzgütern gerichtet. Die Einwendung lässt weder konkret erkennen, warum die durchgeführten naturschutzrechtlichen Voruntersuchungen den gesetzlichen Vorgaben nicht entsprechen, noch warum insbesondere mehrjährige Voruntersuchungen oder ein fünfjähriges Monitoring erfolgen solle. Derartige Maßnahmen sind nach den Ergebnissen der artenschutz- und biotopschutzrechtlichen Untersuchungen sowie der beabsichtigten umfangreichen Versiegelung des Terminalbereichs nicht erforderlich. Hierzu wird direkt auf die vorhabenbezogenen

Ausführungen zur Eingriffsregelung unter Kapitel C.V.8 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Umweltverträglichkeitsstudie berücksichtigt auch die vorhabenbedingten Auswirkungen auf Pflanzen. Dies erfolgt zum einen im Rahmen der Bewertung der im Wirkraum des Vorhabens vorhandenen Biotope und Biotopkomplexe (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – Umweltverträglichkeitsstudie von 27.05.2015, Kapitel 3.2 und 3.3). Zum anderen wurde auch festgestellt, dass der Untersuchungsraum keine Bedeutung für seltene und besonders geschützte Pflanzenarten hat (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – Umweltverträglichkeitsstudie von 27.05.2015, Kapitel 3.3.4). Diese Feststellung steht auch im Einklang mit den Ergebnissen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (siehe Ordner 5, Register 4 der Planunterlagen – Fachbeitrag Artenschutz 12/2014, Kapitel 5.1). Einer weitergehenden Prüfung und Darstellung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf Pflanzen durch die Vorhabenträgerin bedurfte es daher nicht.

Auch mehrjährige Voruntersuchungen zur Biotop- und Habitatstruktur eines durch ein Bauvorhaben möglicherweise beeinträchtigtes Landschaftsraumes sind grundsätzlich nur dann geboten, wenn es sich um ein besonders geschütztes oder zumindest hochwertiges Gebiet handelt, dessen Schutzwürdigkeit nach Maßgabe seiner wertgebenden Ausstattungen innerhalb einer Vegetationsperiode nicht vollständig erfasst werden können und zudem Anhaltspunkte für besondere, zeitweilig aber verborgene Qualitäten bestehen, die vom Vorhaben betroffen sein könnten; oder Anhaltspunkte für artenschutzrechtlich relevante Vorkommen von Tieren oder Pflanzen gegeben sind, die vom Vorhaben betroffen wären, die aber innerhalb einer Vegetationsperiode bzw. im Zuge einjähriger Ermittlungen nicht erfasst werden könnten und für die Aussagen zur Betroffenheit und zu Maßnahmen zur Vermeidung spezifischer Beeinträchtigungen ohne den Nachweis ihres tatsächlichen Vorkommens nicht getroffen werden können. Wertvolle Biotopstrukturen sind im Untersuchungsgebiet nur in geringem Umfang vorhanden. So liegt in der Umgebung des Vorhabens ein gem. § 30 BNatSchG geschütztes Biotop, hier die Reste eines Weichholzauwaldes (siehe auch Kapitel C.V.6 des Planfeststellungsbeschlusses). Dieses Biotop liegt aufgrund seiner Entfernung zum geplanten KV-Terminal nicht in dessen Wirkungsbereich. Auswirkungen auf die in unmittelbarer Umgebung des Vorhabens bestehenden Natura 2000-Gebiete konnten im Rahmen der FFH-Vorprüfungen ebenfalls ausgeschlossen werden (siehe auch Kapitel C.V.5 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Verlust von Nahrungshabitaten für Brutvögel durch Beseitigung junger Ruderalvegetation im Bereich des geplanten Terminals ist als nicht erheblich zu bewerten, da solche Biotope im Umfeld des Vorhabens ausreichend vorhanden sind. Insgesamt sind keine höherwertigen Strukturen von den vorhabenbedingten Auswirkungen betroffen. Auch Anhaltspunkte für besondere, temporär verborgene Qualitäten liegen nicht vor. Aufwendige mehrjährige Untersuchungen in der Sache selbst sind im Ergebnis der erfolgten fachgutachterlichen Prüfungen nicht erforderlich.

Die Anhaltspunkte für potenziell vorhandene, aber bei Voruntersuchungen nicht angetroffene artenschutzrelevante Tierarten wurden durch die von der Vorhabenträgerin geplanten Schutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Schaffung von Ersatzquartieren im erforderlichen Maße berücksichtigt (u. a. für Mehlschwalbe, Schleiereule, Rauhautfledermaus, Zauneidechse, Nachtkerzenschwärmer). Um weiterhin artenschutzrechtlich relevante Störungen für Zauneidechse und Nachtkerzenschwärmer zu vermeiden, wird die Baufläche unmittelbar vor Aufnahme

der Arbeiten abgesucht und Artenfunde entsprechend den Bedürfnissen in Ersatzhabitate verbracht (siehe auch Kapitel C.V.7.2.3 und C.V.7.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Die geplanten Maßnahmen sind auch ohne den – möglicherweise nur über mehrjährige Beobachtungen zu erreichenden – sicheren Nachweis von Vorkommen der untersuchten Arten ausreichend, um mit hinreichender Sicherheit die möglichen Beeinträchtigungen der Biotopausstattung des Vorhabengebietes infolge des geplanten Vorhabens zu vermeiden bzw. zu kompensieren. Aufwendige mehrjährige Voruntersuchungen bzw. ein mehrjähriges Monitoring ab Umsetzung der geplanten Schutzmaßnahmen sind insofern nicht erforderlich.

Die Einwendungen werden in diesen Punkten zurückgewiesen.

Weiterhin sei der Untersuchungsraum nach Einschätzung der Einwender zu klein gewählt. Die Schutzgüter Menschen, Säugetiere, Vögel, Reptilien und Insekten seien unvollständig und bei den klimatischen Vorbelastungen das vorhandene Stahlwerk nicht betrachtet worden.

Aufgrund der unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens (z. B. Verladen, Umsetzen, LKW-Verkehr) ist in der Umweltverträglichkeitsstudie kein einheitliches Untersuchungsgebiet zu Grunde gelegt worden (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planfeststellungsunterlagen – Landschaftspflegerischer Fachbeitrag vom 27.05.2015, Kapitel 1.4). Stattdessen wurde für die verschiedenen Schutzgüter und Wirkfaktoren auf die von den jeweiligen Fachgutachtern als relevant eingestuften Immissionsstandorte abgestellt. So ist hinsichtlich der Lärmauswirkungen wegen der vorhabenbedingten Verlärmung der umliegenden Straßenzüge ein 500 m-Radius um das Vorhaben beachtete worden. Allein aus darstellerischen Gründen ist der Untersuchungsraum vereinheitlicht worden. Besonders belastete Straßenverläufe sind darüber hinaus noch gesondert herausgestellt worden. Warum der Untersuchungsraum für die Umweltverträglichkeitsstudie zu klein gewählt sein soll, ist nicht erkennbar, konkrete Anhaltspunkte dafür werden von den Einwendern ebenfalls nicht vorgetragen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Mit der den Planunterlagen beigefügten Umweltverträglichkeitsstudie vom 27.05.2015 wurden die Umweltschutzgüter der notwendigen Prüfung der zu erwartenden Umweltauswirkungen unterzogen, um die Öffentlichkeit über die vorhabenbedingten Auswirkungen in dem Umfang zu unterrichten, dass Betroffenheiten erkennbar werden und damit die Möglichkeit eröffnet wird, Einwendungen gegen das Vorhaben zu erheben (Anstoßfunktion). Auch zum Schutzgut Klima wurde richtigerweise eine Prüfung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens, hier des geplanten KV-Terminals, auf dieses Umweltschutzgut vorgenommen. Im Ergebnis der Auslegung der mit vollständigem Antrag vom 3. September 2015 eingereichten Planfeststellungsunterlagen wurden unter Würdigung der dazu erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen die eingereichten Planteile mit den Tekturen 1 und 2 korrigiert bzw. ergänzt (siehe auch Kapitel B.II des Planfeststellungsbeschlusses). Unter anderem wurden mit der Tektur 1 eine Luftschadstoffuntersuchung im öffentlichen Straßenraum (Ordner 9, Register 8) und eine Schalltechnische Untersuchung zu den Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft (Ordner 9, Register 7) sowie mit Tektur 2 eine Abschätzung des Vorkommens-Potenzials für den Nachtkerzenschwärmer (Ordner 5, Register 2) und eine Erfassung zur Zauneidechse (Ordner 5, Register 3) in die Antragsunterlagen eingeführt. Die Einwendung wurde insofern teilweise berücksichtigt, ansonsten aber zurückgewiesen.

2.6 Einwender Nr. 5

Im Beteiligungsverfahren zur Tektur 1 erhoben mit zentralem Schreiben vom 26. September 2018 88 Grundstückseigentümer bzw. -bewohner, vertreten durch Herrn J. N., Einwendungen gegen das geplante KV-Terminal und lehnten die Planung ab.

Soweit mit der Einwendung wiederholt Bedenken und Forderungen erhoben worden sind, die bereits Gegenstand des zentralen Schreibens vom 23. November 2015 der Interessengemeinschaft, vertreten durch Herrn J. N., zur Ausgangsplanung waren, wird hierzu direkt auf die dazu erfolgten Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses unter dem vorherigen Kapitel C.VI.2.5 des Beschlusses verwiesen, die weiterhin zutreffend sind.

Von den Einwendern wird u. a. unter Einfügung einer tabellarischen Übersicht unter der Quellenangabe „Peutz Consult 07.02.2018 Tabelle 5.1" behauptet, dass der Dauerlärmpegel an allen Immissionsorten um ein Vielfaches steige.

> Die genannte Quellenangabe „Peutz Consult 07.02.2018 Tabelle 5.1" ist für die in der Einwendung auf Seite 2 enthaltene tabellarische Übersicht nicht zutreffend. Insbesondere die in den beiden letzten Spalten dieser Tabelle angegebenen Werte für die Immissionsorte und die dazu erfolgten Angaben im Spaltenkopf entsprechen nicht der von Peutz Consult GmbH erstellten Tabelle 5.1 in der 1. Tektur des Schalltechnischen Gutachtens der eingereichten Planunterlagen. Unabhängig davon belegen die Ergebnisse in der Tabelle 5.1 der Tekturunterlagen, dass die gebietsabhängigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm durch die Gesamtbelastung (Vorbelastung und Zusatzbelastung) sowohl für den Tages- und Nachtzeitraum eingehalten bzw. unzumutbare Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes ausgeschlossen werden (siehe Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwand wird zurückgewiesen.

Darüber hinaus behaupteten die Einwender, dass die Vorhabenträgerin mit falschen Umschlagszahlen in den Antragsunterlagen argumentiere. So habe sich die Gesamtheit des Güterumschlags per Schiff durchschnittlich auf unter 5 % im letzten Jahr hin entwickelt.

> Der Einwand ist im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet. An der auch künftigen Bedeutung des Containerumschlags für die Binnenschifffahrt im Hafen Riesa bestehen auch für die Planfeststellungsbehörde keine grundsätzlichen Zweifel. Der Bau eines neuen KV-Terminals für den kombinierten Verkehr im Hafen Riesa und die Weiterentwicklung des Hafens Riesa in seiner Funktion als Schnittstelle zwischen der Binnenschifffahrt und den Verkehrsträgern Straße und Schiene sind Ziele der Raumordnung gemäß Nr. 3.6.2 und 3.6.3 des Landesentwicklungsplans.
>
> Im Detail sind auch die in den Planfeststellungsunterlagen genannten Daten entgegen der Behauptung in der Einwendung zutreffend. Die Abweichungen zu den in den von den Einwendern zitierten Landtagsdokumenten genannten Anteilen sind dadurch begründet, dass jeweils unterschiedliche Parameter verglichen werden. Die in der Antwort auf die Große Anfrage im Sächsischen Landtag genannten Güterumschläge umfassen u. a. auch den Umschlag von ca. 294 000 t/a Getreide und Düngemittel eines Ansiedlers im Hafen sowie den Umschlag der ehemaligen Fa. Beiselen (siehe auch Ordner 1 – Seite 83 des Erläuterungsberichtes), die sich aktuell BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg nennt. Demgegenüber umfasst die Tabelle 4 auf Seite 34 des Erläuterungsberichtes lediglich den Containerumschlag der Vorhabenträgerin im Hafen Riesa. Die Einwendung wird daher in diesem Punkt zurückgewiesen.

Weiterhin wurde von den Einwendern pauschal ein Schadstoffeintrag im Zuge von Extremhochwasserereignissen vermutet, daher sei nach deren Auffassung die Fläche für den Ausbau des Hafenbetriebes weder notwendig noch geeignet. Gleichzeitig sei nach Darlegung der Einwender ein unfallbedingter Schadstoffeintrag in das Hafenbecken nicht akzeptabel und habe nach deren Auffassung zur Versagung der Genehmigung zu führen.

Soweit dem Einwand lediglich eine pauschale „Vermutung" für einen hochwasserbedingten Schadstoffeintrag zugrunde liegt, können daraus keine maßgeblichen Anhaltspunkte für die angeblich nicht gegebene Geeignetheit der geplanten Vorhabenfläche abgeleitet werden. Insofern ist auf die entsprechenden Planunterlagen zu verweisen, die sich auch eingehend mit den Auswirkungen des Vorhabens, der Geeignetheit des Baugrundes, den Altlasten, dem Grundwasser und den Maßnahmen zum Hochwasserschutz befassen. Auch ein Eintrag von schadstoffbelastetem Niederschlagswasser von den Flächen des KV-Terminals ist nach dem Betriebskonzept der Vorhabenträgerin nicht vorgesehen. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin umfassende Maßnahmen zur Vermeidung etwaiger Einträge festgelegt. So wird zur Vermeidung des Eintrags wassergefährdender Stoffe in ein Gewässer eine Lamellenkläranlage installiert, an der auch zentrale Schieber zur Notabsperrung der Oberflächenentwässerung im Havariefall angeordnet sind (siehe weiterführend Kapitel C.V.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Weiterhin seien die Antragsunterlagen nach Auffassung der Einwender widersprüchlich und würden voneinander in den Aussagen abweichen, z. B. beim LKW-Nachtverkehr, und müssten deshalb korrigiert und neu ausgelegt werden.

Dies war teilweise für die Angaben zum LKW-Nachtverkehr zutreffend. Es waren in den Planunterlagen widersprüchliche Angaben hinsichtlich der Verkehrslenkungsmaßnahme V/M 4 im Erläuterungsbericht und in der UVS festzustellen, wobei die fehlerhafte Angabe in der UVS enthalten war. Dieser Fehler wurde mit der Tektur 2 berichtigt. In den Tekturunterlagen zum Verkehrsgutachten wiederum war die Betrachtung der Anzahl der LKW-Nachtfahrten nicht erneut relevant. Im Hauptgutachten vom Mai 2015 wird als Randbedingung eine maximale Anzahl von 30 LKW für den Nachtzeitraum angegeben. Eine Reduzierung der LKW-Fahrten aufgrund von Lärmbelastungen und eine sich daraus ergebende, abweichende bzw. niedrigere Fahrtenanzahl ist in anderen Gutachten insofern durchaus möglich. Es handelt sich aber in dieser Hinsicht nicht um widersprüchliche Unterlagen. Eine erneute Auslegung folgt hieraus nicht. Die Einwendung findet hinsichtlich der Fehlerbereinigung Berücksichtigung, wird aber ansonsten zurückgewiesen.

Hinsichtlich der geplanten Lärmschutzmaßnahmen äußerten die Einwender die Behauptung, dass der beschränkte Nachtbetrieb mit nur zwei LKW pro Stunde bzw. nur einem Containervollportalkran keine nennenswerte Minderung der Lärm- und Lichtimmissionen an den Immissionsorten bringe und somit unzureichend sei. Es werde auch bezweifelt wie diese Regelung kontrolliert und eingehalten werden solle. Der Verkehrslärm werde in Riesa durch den zunehmenden Hafenbetrieb stark ansteigen und über den jetzt schon vorhandenen Lärmüberschreitungen in der Lauchhammerstraße liegen. Auch die Verlängerung der Lärmschutzwand in Länge und Höhe biete nach Auffassung der Einwender immer noch keinen ausreichenden Lärmschutz. Die unakzeptable Zusatzbelastung durch den Hafen werde abgelehnt.

Die allgemein geäußerten Behauptungen und Zweifel gegen die Zumutbarkeit der vorhabenbezogenen Auswirkungen enthalten keine konkreten Beanstandungen zu den eingeholten immissionsschutzbezogenen Fachgutachten. Insofern kann

auf die entsprechenden Planunterlagen verwiesen werden, die sich eingehend mit den Auswirkungen des Vorhabens insbesondere auf die anliegenden Wohnnutzungen auseinandersetzen und, soweit erforderlich, Vermeidungsmaßnahmen vorsehen, die mit den Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses festgelegt werden. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

2.7 Einwender Nr. 6

Im Beteiligungsverfahren zur Tektur 2 erhoben mit zentralem Schreiben vom 15. Mai 2021 101 Grundstückseigentümer bzw. -bewohner, vertreten durch Herrn J. N. und Herrn T. Sch., Einwendungen gegen das geplante KV-Terminal und lehnten die Planung ab.

Soweit mit der Einwendung wiederholt Bedenken und Forderungen erhoben worden sind, die bereits Gegenstand des zentralen Schreibens vom 23. November 2015 und vom 26. September 2018 der Interessengemeinschaft, vertreten durch Herrn J. N., zur Ausgangsplanung waren, wird hierzu direkt auf die dazu erfolgten Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses unter den vorherigen Kapiteln C.VI.2.5 und C.VI.2.6 des Beschlusses verwiesen, die weiterhin zutreffend sind.

Darüber hinaus wurden im Wesentlichen folgende Darlegungen in den eingereichten Antragsunterlagen beanstandet:

Die Einwender beanstandeten, dass in der Vorbelastung der neue Mitarbeiterparkplatz der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH sowie die Gesamtvorbelastung des Stahlwerkstandortes nicht ausreichend berücksichtigt und dadurch die Vorbelastung zu gering ermittelt worden sei. Es fehle nach Einschätzung der Einwender weiterhin als Vorbelastungsquelle das Gefahrstofflager der TRALO GmbH mit 12 000 Palettenplätzen und die Stellflächen von Containern westlich der Fa. Scholz.

Diese Beanstandungen sind nicht begründet. Die Vorhabenträgerin ließ eine Überprüfung des Rechenmodells und der Ansätze zu den schalltechnischen Untersuchungen vornehmen unter Auswertung der durch die ESF Elbe-Stahlwerke zur Verfügung gestellten Antrags- und Genehmigungsunterlagen. Die sich ergebenden Gesamtlärmimmissionen unter Berücksichtigung der maßgeblichen Pegelwerte für den Stahlwerksstandort (bei Ausschöpfung der genehmigten Werte einschließlich dem geplanten neuen Walzwerk B und Berücksichtigung des Betriebs des neuen Mitarbeiterparkplatzes für den Stahlwerksstandort) haben in diesem Planfeststellungsbeschluss Berücksichtigung gefunden (siehe auch Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Mit der vorgenommenen schalltechnischen Untersuchung wurde nachgewiesen, dass die immissionsschutzrechtlichen Vorgaben für das geplante KV-Terminal trotz der zu berücksichtigenden Vorbelastung eingehalten werden.

Das Distributionslager der TRALO GmbH wurde von den zuständigen Immissionsschutzbehörden nicht als relevante Vorbelastungsquelle benannt. Nach Auskunft des Landratsamtes Meißen liegt hierfür keine immissionsschutzrechtliche Genehmigung vor. Die Vorhabenträgerin ließ unabhängig davon aufgrund der erhobenen Einwendung eine gutachterliche Einschätzung zu dem Distributionslager vornehmen mit dem Ergebnis, dass etwaige schalltechnische Vorbelastungen durch den Betrieb der TRALO GmbH für das KV-Terminal irrelevant sind (siehe weitergehend Kapitel C.VI.2.19 des Planfeststellungsbeschlusses zur Stellungnahme des BUND vom 10. Juni 2021).

Auf der in Rede stehenden Stellfläche westlich der ehem. Fa. Scholz sind nach Angaben der Vorhabenträgerin keine Container abgestellt worden. Es handelte sich hier um Wechselbrücken, die dort einmalig vorübergehend bis zur Zuführung zu Reparaturarbeiten in die Containerservicehalle abgestellt worden sind. Das Planvorhaben selbst umfasst diese Fläche nicht. Bei Realisierung des Vorhabens wird keine Notwendigkeit mehr bestehen, Container außerhalb des räumlichen Umgriffs des Vorhabengebietes zwischenabzustellen. Es ist daher in den Vorbelastungsuntersuchungen richtigerweise für diese Fläche auch kein zusätzliches Lärmkontingent berücksichtigt worden.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Einwender beurteilten darüber hinaus den im Schalltechnischen Gutachten der Vorhabenträgerin gewählten Ansatz für den Schüttgüterumschlag im bisherigen Hafen (VQ3) pauschal als grob fehlerhaft, die Zusatzbelastungen für den Schüttgüterumschlag seien mit dem gewählten Emissionsansatz massiv unterschätzt worden. In diesem Zusammenhang sei für die Einwender im Übrigen auch nicht verständlich, weshalb das Wohngebäude Kirchstraße 2 nicht als Immissionsort ausgewählt worden sei, da dieses durch die Zufahrt zum Schüttgüterumschlag wesentlich stärker belastet sein sollte als beispielsweise der maßgebliche Immissionsort IO 4a.

Aufgrund dieser nur allgemein gehaltenen Beanstandungen können daraus keine konkreten Anhaltspunkte für eine grob fehlerhaft ermittelte Vorbelastung durch den verbleibenden Güterumschlag auf der Hafennordseite – und daraus resultierend für ein fehlerhaftes Schalltechnisches Gutachten – abgeleitet werden. Darüber hinaus ist eine Erhöhung des genehmigten Güterumschlags auf der Hafennordseite nicht Gegenstand des Planvorhabens, sondern ausschließlich die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite des Hafenbeckens auf dem Gebiet des Alten Hafen in Riesa. Richtig dagegen ist, dass mit der Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals der Containerumschlag auf der Hafennordseite endet. Der weitere Güterumschlag, insbesondere Schütt-, Stück- und Massengüter, wird entsprechend der Angaben der Vorhabenträgerin weiter auf der Nordseite des Hafenbeckens im bisherigen Umfang erfolgen. Somit ist nicht mit zusätzlichen Lärmbeeinträchtigungen aufgrund des fortgesetzten Umschlags von Stück-, Massen- und Schüttgütern am bestehenden Umschlagstandort „Neuer Hafen“ zu rechnen. Zugleich wurde im Erörterungstermin am 20.03./21.03.2019 ausführlich vom Schallgutachter der Vorhabenträgerin abgehandelt, dass für den zukünftigen Betrieb der Hafennordseite richtigerweise eine Vorbelastung durch Schallleistungspegel in Höhe von 107 dB angesetzt worden ist. In diesem Zusammenhang sind ebenfalls die in den schalltechnischen Untersuchungen festgelegten maßgeblichen Immissionsorte nicht zu beanstanden. Eine vorhabenbedingte Betrachtung eines Immissionsortes „Kirchstraße 2“ als maßgeblichen Immissionsort bedarf es nicht. Der maßgebliche Immissionsort IO 04a (Kirchstr. 4) ist aufgrund der Lage zum geplanten KV-Terminal ausreichend repräsentativ. Dies wird auch durch die dem Schalltechnischen Gutachten beiliegenden Isophonendarstellungen der Rasterlärmkarten belegt (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Anlagen 6.3 bis 6.6). Auch die Stellungnahmen der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde bestätigen diese Einschätzung. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Weiterhin rügten die Einwender, dass in den kompletten Unterlagen die Angabe der Höhe des geplanten Bauwerkes der Kranbahn fehle. Der einzige Anhaltspunkt sei hierfür im Ordner 3, Register 1, Umweltverträglichkeitsstudie Karte 6 (Konflikte) zu finden. Damit seien die eingereichten Planungsunterlagen zur Beurteilung des Vorhabens unzu-

reichend und abzulehnen. Die Einwender forderten daher eine Einreichung von kompletten Ansichten, Schnitten und einer Fotomontage der geplanten Anlagen mit der Umgebung.

Der Einwand ist nicht eindeutig formuliert, da dieser auf die „Höhe des geplanten Bauwerks der Kranbahn" gerichtet ist, jedoch Bezug auf die von den Einwendern geschätzte Höhe des Containervollportalkrans (ca. 27 m) nimmt, und ist gleichzeitig nicht zutreffend.

Die durch die Einwender geschätzte Höhe lässt sich aus dem in der UVS vom 27.05.2015 genutzten Ansatz zur sicheren Seite hin und aus der Veranschaulichung mit Karte 6 der UVS entnehmen (siehe Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 27.05.2015, Kapitel 5.3., Seite 72 und Karte 6). Die Forderung zur Nachreichung von kompletten Ansichten, Schnitten und einer Fotomontage der geplanten Anlagen wird zurückgewiesen. Der Auftrag zur Lieferung und Aufstellung der konkreten Containervollportalkräne wird im Ergebnis eines Ausschreibungsverfahrens erteilt. Die Höhe der Kräne wird u. a. von der Traglast, der Spurweite und der Ausladung der Stützen sowie der Hubhöhe bestimmt, welche maßgebliche Parameter für das Ausschreibungsverfahren darstellen. Dabei werden die zum gegebenen Zeitpunkt am Ausschreibungsverfahren teilnehmenden Unternehmen die Konfiguration der Kräne, hier in Bezug auf die Kranhöhe, unter Berücksichtigung der von der Vorhabenträgerin vorgegebenen Auslegungsparameter für die Kräne vornehmen. Soweit jedoch der Einwand Bezug auf die „Höhe des geplanten Bauwerks der Kranbahn" nehmen soll, wird auf die Planunterlagen verwiesen. Die Höhen sowohl der land- als auch der wasserseitigen Kranbahn lassen sich beispielsweise aus der Zeichn.-Nr. 2.8-1, Tektur zu Schnitt C – C mit Auslaufbauwerk entnehmen (Ordner 2).

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Einwender erklärten darüber hinaus mit Schreiben vom 15. Juni 2021 die Einwendungen des Bürgervereins Riesa 2018 e.V. und des BUND, Landesverband Sachsen e.V., zum Bestandteil ihrer Einwendungen. Daher wird hierzu direkt auf die diese beiden Einwendungen betreffenden Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses unter Kapitel C.VI.2.1 und C.VI.2.19 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, die hier ebenfalls zutreffen.

Weiterhin wurde mit Schreiben vom 14. Juni 2021 als Anlage 2 zur Einwendung der Interessengemeinschaft vom 15. Mai 2021 ebenfalls die „Fehler- und Schwachstellenanalyse zum Schalltechnischen Gutachten der Firma PEUTZ vom 22.06.2020" beigefügt, erstellt von dem Ingenieurbüro für Umweltschutztechnik (IfU) mit Datum vom 09.05.2021. Hierzu wird direkt auf die Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses zu dieser Fehler- und Schwachstellenanalyse unter Kapitel C.VI.2.1 verwiesen, die auch hier zutreffen.

Mit Schreiben vom 15. Juni 2021 wurde darüber hinaus die „Stellungnahme zu den Berechnungen zum Fahrverkehr auf den öffentlichen Verkehrswegen und weiteren Punkten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum KV-Terminal in Riesa" vom 14.06.2021, erstellt von dem Ingenieurbüro für Umweltakustik HEINE + JUD, als Bestandteil der Einwendung der Interessengemeinschaft (Anlage 3) bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Da diese Stellungnahme ebenfalls Teil der Einwendung des Bürgervereins Riesa 2018 e.V. ist, wird direkt auf die diesbezüglichen Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses unter Kapitel C.VI.2.1 verwiesen, die hier ebenfalls zutreffen.

2.8 Einwender Nr. 7

Mit E-Mail vom 18. September 2016 an die Landesdirektion Sachsen forderte der Einwender unter Bezugnahme auf den anstehenden Erörterungstermin am 26./27. September 2016, dass infolge der planerisch für das Vorhaben ausgewiesenen Anhebung des Wasserspiegels von 2,5 cm bei HQ100 eine Auseinandersetzung mit der zu erwartenden Summationswirkung mit weiteren geplanten Vorhaben zu erfolgen habe. In diesem Zusammenhang benannte der Einwender als zu berücksichtigende Vorhaben die Hochwasserschutzlinie Nünchritz – Elbebrücke Riesa, die Verwallung der Ortschaft Röderau sowie den Neubau der B 169. Ergänzend wies der Einwender darauf hin, dass die Oberfläche des Alten Hafens schon einmal infolge des Hochwassers von 1890 durch Aufschüttung erhöht worden sein solle und unter Berücksichtigung der ursprünglichen Wasserspiegellage für ein HQ100 eine Aufschüttung im Alten Hafen Riesa überflüssig sei. Vor weiteren Planungen im Gewässerraum der Elbe sollten als erster Schritt die Vorgaben des Sächsischen Wassergesetztes erfüllt werden.

Im Rahmen des geplanten Vorhabens findet eine unmittelbare Inanspruchnahme von ggf. im Eigentum des Einwenders befindlichen Grundstücken nicht statt und wird vom Einwender auch nicht vorgetragen. Der Einwender fordert ergänzende Betrachtungen zu den nach seiner Auffassung unzureichenden Planungen in Bezug auf die Belange des Gewässer- bzw. Hochwasserschutzes. Die Einwendung wurde verspätet erhoben.

Einwendungen gegen das geplante Vorhaben, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, unterfallen nach § 18a Abs. 1 AEG i. V. m.§ 73 Abs. 4 S. 3 VwVfG der formellen Präklusion, wenn sie nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Planunterlagen wurden, nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung, in der Großen Kreisstadt Riesa vom 12. Oktober 2015 bis zum 12. November 2015 ausgelegt. Die Einwendungsfrist endete am 26. November 2015. Auf den Einwendungsausschluss der nach Ablauf der Einwendungsfrist eingegangenen Einwendungen wurde in der betreffenden Bekanntmachung hingewiesen. Die mit Schreiben des Einwenders vom 18. September 2016 an die Planfeststellungsbehörde gerichtete Einwendung wurde deutlich nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben und kann deshalb im Planfeststellungsbeschluss keine Berücksichtigung finden.

Unabhängig von dieser Einwendung wird im Zusammenhang mit den Belangen des Hochwasserschutzes insbesondere auf die Planungen der Vorhabenträgerin zum Retentionsraumausgleich und zum Hochwasserschutz verwiesen, die diese Belange umfassend berücksichtigen (siehe Kapitel C.V.4.2.4 und C.V.4.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses).

2.9 Einwender Nr. 8

Mit zentralem Schreiben vom 25. November 2015 erhoben 65 Grundstückseigentümer bzw- -bewohner als Interessengemeinschaft gegen den Neubau eines KV-Terminals am Standort „Alter Hafen Süd" in Riesa-Gröba, vertreten durch Herrn T. Sch., Einwendungen gegen das geplante Vorhaben. Die Einwender sind – mit einer Ausnahme (Gartenweg) – alle Anwohner der Kirchstraße bzw. des Dammwegs in Riesa-Gröba. Die Einwender stellten die Entscheidung der Vorhabenträgerin zu Gunsten der Variante 3 (siehe auch Kapitel C.III.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses) in Frage und wiesen darauf hin, dass z. B. am Standort Neuer Hafen Süd (Variante 2) eine viel größere Entfernung zur vorhandenen Wohnbebauung bestünde und daher damit Lärmschutzmaßnahmen wirksamer realisiert werden könnten.

Die Entscheidung der Vorhabenträgerin zu Gunsten der Vorzugsvariante 3 ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Mit der als Variante 2 bezeichneten Standortvariante „Neuer Hafen Süd" kann ebenso wie mit der Variante 1 „Neuer Hafen Nord" der geplante Umschlag von bis zu 100 000 TEU/a nicht erreicht werden (siehe Kapitel C.III des Planfeststellungsbeschlusses). Aufgrund der bei den Varianten 1 und 2 verfügbaren geringeren Flächen könne hier keine für die geplante Umschlagkapazität erforderliche Erweiterung der Gleisanlagen realisiert werden, das Planungsziel für die Umschlagkapazität ist mit diesen Varianten nicht umsetzbar. Dagegen stellen sich für die Planfeststellungsbehörde die von den Einwendern für die Variante 2 im Vergleich zur Variante 3 angenommenen Vorzüge hinsichtlich der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen nicht so gravierend dar. Im Falle der Realisierung der Variante 2 wäre ebenfalls die Errichtung einer 8 m hohen Lärmschutzwand mit deutlich größerer Länge als bei Variante 3 erforderlich, um die Einhaltung der Immissionsrichtwerte – diesmal im Schwerpunkt für die benachbarten Wohnnutzungen südlich der Paul-Greifzu-Straße – zu gewährleisten. Zudem würden für die Variante 2 voraussichtlich ebenfalls zusätzliche Betriebseinschränkungen erforderlich, um die Genehmigungsfähigkeit zu erreichen. Daher kann nicht von deutlichen schallschutzbezogenen Vorzügen der Variante 2 gegenüber der Variante 3 ausgegangen werden. Die ggf. eintretenden Vorteile hinsichtlich Einhaltung der relevanten Immissionswerte sind im Verhältnis zu den anderen Auswahlkriterien, hier u. a. der geforderten Umschlagkapazität, als weniger gewichtig zu beurteilen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Weiterhin äußerten die Einwender allgemein Zweifel daran, dass mit Umsetzung des Projektes die rechtlich zulässige Lärm- sowie Lichtbelastung der Bebauung Straßenzug Kirchstraße und Dammweg eingehalten werden könnte. Sie äußerten in diesem Zusammenhang die Auffassung, dass die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgenommene Umweltverträglichkeitsprüfung und vor allem die zugrunde gelegten Lärm- und Lichtschutzgutachten mangelhaft und unvollständig seien. Im Einzelnen wurden mit der Einwendung vom 25. November 2015 zum von der Vorhabenträgerin erbrachten Schallschutzgutachten nachfolgende konkrete Kritikpunkte ausgeführt:

Zu (1): Soweit die Einwender darlegten, dass es aus den Planunterlagen nicht ersichtlich sei, wie und in welchem Umfang Witterungseinflüsse berücksichtigt worden seien, ist dies nicht zutreffend. Im Schalltechnischen Gutachten „Bericht Nr. 024/14" vom 4. November 2014 der TBL Dresden GbR sind regelkonform bei der Berechnung des Beurteilungspegels gemäß Nr. A.3.3.3 des Anhangs zur TA Lärm die Witterungseinflüsse durch Einbeziehung der meteorologischen Korrektur C_{met} berücksichtigt worden. Betrachtet wurde hier nach DIN ISO 9613-2 ein Langzeitpegel als Mittelwert über alle am Standort auftretenden Windrichtungshäufigkeiten (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten, Bericht Nr. 024/14, vom 4. November 2014 der TBL Dresden GbR, Kapitel 5.3). Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu (2): Die Einwender stellten weiterhin die im Schalltechnischen Gutachten vom 4. November 2014 der TBL GbR vorgenommene Einstufung des Objektes Kirchstraße 46 nach Nr. 6.1 lit. e) der TA Lärm in Frage und forderten die Veranschlagung niedrigerer Grenzwerte, da es sich hier um eine Pflegeeinrichtung handele. Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Für die Erarbeitung des Schalltechnischen Gutachtens vom 4. November 2014 der TBL Dresden GbR hatte der Gutachter in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde für das Objekt Kirchstraße 46 eine Einstufung nach Nr. 6.1 lit. e) der TA Lärm herangezogen. Diese Einstufung ist nach der TA Lärm indes nicht geboten und wurde mit der Tektur 1

korrigiert. Nach Beurteilung der Planfeststellungsbehörde wird darüber hinaus für das Objekt Kirchstr. 46 kein Anstaltscharakter i. S. d. Nr. 6.1 lit. g) der TA Lärm erreicht. Insoweit sind die besonderen Lärmschutzanforderungen an diese Einrichtungen für dieses Objekt nicht zutreffend. Für das in Rede stehende Grundstück werden richtigerweise die Immissionsrichtwerte i. S. von Nr. 6.1 lit. c) der TA Lärm für ein Mischgebiet tags und nachts eingehalten (siehe weitergehend Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu (3): Die von den Einwendern erhobene Kritik, dass es nicht ersichtlich sei, unter welchen Bedingungen und wie die Messung der Vorbelastung erfolgt sei, ist nicht begründet. Im Schalltechnischen Gutachten vom 4. November 2014 der TBL Dresden GbR sind die einzelnen zu berücksichtigenden Vorbelastungs-Schallquellen mit den behördlich genehmigten Immissionspegeln, ermittelten Immissionspegeln sowie vorhandenen Erfahrungswerten konkret dargestellt (siehe Ordner 7, Register 1, Kapitel 5.2 und Anlage B2 des Schalltechnischen Gutachtens vom 4. November 2014). Die Lage der hierfür maßgeblichen Gewerbebetriebe ist anhand eines Übersichtslageplans hinreichend dokumentiert (siehe Ordner 7, Register 1, Schalltechnisches Gutachten vom 4. November 2014, Anlage A1 – Übersichtslageplan – Rechenmodell). Unter Berücksichtigung der daraus resultierenden Schallleistungspegel sind in Übereinstimmung mit den gültigen fachlichen Standards über eine Schallausbreitungsrechnung mit dem Rechenmodell SoundPlan die Vorbelastungs-Schallimmissionspegel an den maßgeblichen Immissionsorten IO 01 bis IO 17 ermittelt und hinreichend dokumentiert worden (siehe auch Ordner 7, Register 1, Schalltechnisches Gutachten vom 4. November 2014 – Tabelle 2). Auch die Einschätzung der Einwender, dass die Linienschallquelle zur Vorbelastungsquelle VQ6 (Reifenlagerhalle) zu kurz angenommen sei, geht ins Leere. Die Vorbelastungsquelle VQ6 wurde nicht als Linienschallquelle, sondern als Flächenquelle modelliert (siehe auch Ordner 7, Register 1, Schalltechnisches Gutachten vom 4. November 2014 – Anlage A1 oder Anlage B2). Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu (4): Sofern die Einwender beanstandeten, dass im Zusammenhang mit der Berechnung der Vorbelastungs-Immissionspegel keine Angaben zur Reflexionsordnung und Bodendämpfung bei Abschirmung erfolgt seien, können diese Beanstandungen ausgeräumt werden. Der Gutachter hat zutreffenderweise die Reflexionsordnung 1 gewählt. Die Bodendämpfung wurde regelgerecht nach Gl. (10) und die Dämpfung durch Abschirmung A_{bar} nach Gl. (12) in DIN ISO 9613-2 berechnet (siehe Ordner 7, Register 1, Schalltechnisches Gutachten vom 4. November 2014 – Kapitel 5.3). Diese Vorgehendweise wurde auch von den zuständigen Immissionsschutzbehörden nicht in Frage gestellt. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu (5): Auch die von den Einwendern geäußerte Auffassung, dass der LKW-Parkplatz vor dem Immissionsort IO 14 als relevante Teilschallquelle nicht berücksichtigt worden sei, ist nicht zutreffend. Die Container-Antransporte über LKW sind als relevante Teilschallquellen berücksichtigt worden (siehe auch Ordner 7, Register 1, Schalltechnisches Gutachten vom 4. November 2014 – Kapitel 6.2 und Anlage A2). Die LKW-Antransporte sind als Linienschallquelle betrachtet worden, die von der Zufahrt an der Kreuzung Paul-Greifzu-Straße/Uttmannnstraße an der südlichen Vorhabengrenze entlang führt. Diese Linienschallquelle passiert auch den LKW-Parkplatz des geplanten KV-Terminals entlang der dem IO 14 nächstgelegenen Strecke. Die Einwendung hat sich in diesem Punkt insofern erledigt.

Zu (6): Weiterhin rügten die Einwender, dass der Schallleistungsbeurteilungspegel LWA der LKW-Tarnsporte mit 104 d(B)A zu niedrig angesetzt und deshalb die Anlage B1 zum Schalltechnischen Gutachten vom 4. November 2014 ebenfalls zu ändern sei. Der Ansatz des Gutachters von 104 dB(A) für den mittleren Schalleistungspegel LWA für LKW-Transporte ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht zu beanstanden. Dieser verwendete mittlere Schallleistungspegel basiert hauptsächlich auf durchgeführte Messungen des Fachgutachters an LKW auf glatter ebener Asphaltstraße bei v ≈ 30 km/h. Auch in anderen Quellen werden vergleichbare Schallleistungspegel im Bereich von 103 bis 105 dB(A) für langsam fahrende LKW benannt (z. B. Emissionsdatenbank kommerzielles Berechnungsprogramm SoundPlan bzw. Technischer Bericht Lärmschutz in Hessen, Heft 3, HLUG, 2005). Die Einwendung ist in diesem Punkt nicht zutreffend. Unabhängig davon wurden zulässigerweise im Rahmen der Fortschreibung des Schalltechnischen Gutachtens mit Tektur 1 und 2 die Schallemissionsgrößen für die Fahrtbewegungen und Abstellvorgänge für LKW als zeitlich gemittelter Schallleistungspegel für 1 KFZ/h berechnet (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen, Gutachten vom 7. Februar 2018 der PEUTZ Consult GmbH – Kapitel 3.4) und rechnerisch ermittelt mit $L_{WAT,1h}$ = 63 dB(A) für die LKW-Vorbeifahrt und $L_{WAT,1h}$ = 81,5 dB(A) für einen Abstellvorgang. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu (7): Sofern die Einwender hinterfragten, ob zur Beurteilung der Schallleistung Retarder- oder Hemmschuhlaufgeräusche im Rechenmodell angesetzt worden seien, ist dies aufgrund der Angaben der Vorhabenträgerin, dass im geplanten KV-Terminal weder Retarder (ortsfest im Gleis montierte Gleisbremsen) noch Hemmschuhauflauf angewendet werden, nicht erforderlich. Die Schallemissionen der Bahntransporte wurden in diesem Fall durch eigene Messungen des Fachgutachters im realen Betrieb der Containerzüge des bestehenden Containerterminals auf der Hafennordseite ermittelt, weil die Vorgänge im geplanten KV-Terminal im Vergleich zum bestehenden Hafenterminal praktisch nahezu identisch sind. Die Einwendung hat sich in diesem Punkt erledigt.

Zu (8): Darüber hinaus hinterfragten die Einwender, ob die um 10 dB höher liegenden Spitzenwerte bei Schiffsverladungen bei der Lärmbegutachtung der Containerportalkräne berücksichtigt worden seien. Ein derartiger Spitzenpegel ist ebenfalls im Schalltechnischen Gutachten vom 4. November 2014 in die Berechnung eingegangen (siehe auch Ordner 7, Register 1, Schalltechnisches Gutachten vom 4. November 2014 – Kapitel 6.5.1, letzter Absatz, Anhang A4.1 – LwMax für Schallquelle Q12, mögl. Geräuschspitzen Schiffsbeladung und Anhang A5.1 – Ausbreitungsparameter und Teilimmissionspegel für Schallquelle Q12, mögl. Geräuschspitzen Schiffsbeladung). Der Einwand hat sich in diesem Punkt ebenfalls erledigt.

Zu (9): Die Einwender äußerten Zweifel an der Wirkung der Containerstapelreihe als Schallschutzwand und forderten, diese bei der Berechnung der Schallimmissionspegel und dem Vergleich mit den zulässigen Werten nicht mehr zu beachten. Auch führe eine solche Schallschutzwand entgegen der Darstellung in Kapitel 9 der Planunterlagen nicht zur Abmilderung der durch die Beladung von Schiffen ausgelösten Schallimmissionen. Die Bedenken der Einwender konnten ausgeräumt werden. Im Ergebnis des Schalltechnischen Gutachtens vom 4. November 2014 war eine Containerstapelzeile nur vorgesehen, um die Einhaltung der Immissionsrichtwerte für den Nachtzeitraum zu gewährleisten. Für die Einhaltung der Immissionsrichtwerte für den Tagzeitraum bedurfte es dieser Schallschutzmaßnahme nicht. Nachts finden im geplanten KV-Terminal zudem keine

Schiffsbe- oder -entladungen statt, die Containerstapelzeile sollte planungskonform nicht dazu dienen, die Schallimmissionen der Schiffsverladungen abzumildern. Die Vorhabenträgerin hat mit der 1. Tektur zum Planfeststellungsantrag eine Fortschreibung der immissionstechnischen Untersuchungen vorgenommen, die auch weitergehende Lärmminderungsmaßnahmen für den Nachtzeitraum beinhalten. Dies betrifft insbesondere die Einschränkung der LKW-Ein- und -Ausfahrten nachts mit Verlegung der Ein- und Ausfahrt östlich in die Paul-Greifzu-Str. 4, den eingeschränkten Portalkranbetrieb, den Verzicht auf den Betrieb von Kühlcontainern zum Nachtzeitraum und die Vergrößerung der Lärmschutzwand. Aufgrund der insgesamt geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung werden nunmehr unzumutbare Beeinträchtigungen durch Betriebs- und Fahrgeräusche im Umfeld des geplanten KV-Terminals – auch ohne die im Gutachten der TBL Dresden GbR vom 4. November 2014 aufgeführten Containerstapelzeilen – für die Tag- und Nachtzeit vermieden. Die Errichtung von Containerstapelzeilen zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte für den Nachtzeitraum ist somit nicht mehr erforderlich. Die Einwendungen haben sich insofern erledigt.

Zu (10): Sofern die Einwender darlegten, dass es nicht ersichtlich sei, ob die gesondert ermittelten schalltechnischen Werte für die Leertransporter-Transporte mit Reachstacker in der Vorbelastung Berücksichtigung gefunden haben, können diesbezügliche Bedenken ausgeräumt werden. Im Schalltechnischen Gutachten vom 4. November 2014 wurde ausgeführt, dass die im gesonderten Gutachten ermittelten Immissionspegel zum Betrieb der Funktionshalle einschließlich der Reachstackerfahrten an allen IO um ≥ 13 dB unter den Richtwerten der TA Lärm liegen und damit gegenüber den Schallimmissionen vom geplanten KV-Terminal vernachlässigbar sind (siehe Ordner 7, Register 1, Schalltechnisches Gutachten vom 4. November 2014 – Kapitel 6.7, Fußnote 1). Der Einwand wird daher in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu (11): Die Einwender forderten weiterhin, das erläutert werde, wer die Einschränkung des Fahrtwegs des Portalkrans in der Nachtzeit kontrolliere. Einer Aufnahme gesonderter Kontrollmaßnahmen für die Einhaltung der Schalschutzmaßnahme zur räumlichen Begrenzung des in der Nachtzeit betriebenen Containerportalkrans auf einen Arbeitsbereich von 250 m (von ca. 70 m vom Westende bis ca. 90 m zum Ostende) bedarf es aber, entgegen der Auffassung der Einwender, nicht. Die Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses beschränkt sich in diesem Fall auf den von der Vorhabenträgerin beantragten Anlagenbetrieb, der diese Betriebseinschränkung bereits beinhaltet. Der Einwand wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Weiterhin erhoben die Einwender Im Zusammenhang mit den Angaben der Vorhabenträgerin zu Schutzmaßnahmen gegen vorhabenbedingte Lichtimmissionen Zweifel hinsichtlich der Wirksamkeit der zum Schutz vor Lichtimmissionen vorgesehenen Baumpflanzungen. Diese Bedenken wurden begründet mit der erforderlichen langen Dauer für eine ausreichende Höhe der Gehölze und der eingeschränkten Schutzfunktion bei Laubbäumen im Herbst/Winter.

Die Vorhabenträgerin ließ eine Lichtimmissions-Untersuchung erstellen, mit der richtigerweise belegt werden konnte, dass die Lichtimmissionen des geplanten Vorhabens unter Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen für die Beleuchtungsanlagen keine schädlichen Wirkungen für die umgebenden Siedlungsbereiche hervorrufen. Auch ohne die geplante Sichtschutz- und Gestaltungsmaßnahme E 1 werden die relevanten Immissionswerte für die Beleuchtungsstärke und Blendwirkung eingehalten (siehe auch Ordner 7, Register 3 der Planunterlagen,

Nebenbestimmungen unter A.III.4.6 und Kapitel C.V.3.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Unabhängig davon umfasst die Maßnahme die Pflanzung von 80 Hochstämmen, so dass bereits nach 15 bis 30 Jahren Gehölze mit einer Kronentraufe von ca. 25 m² vorhanden sein werden. Die Einwendung wird daher in diesem Punkt zurückgewiesen.

2.10 Einwender Nr. 9

Im Beteiligungsverfahren zur Tektur 1 erhoben mit zentralem Schreiben vom 26. September 2018 93 Grundstückseigentümer bzw. -bewohner, vertreten durch Herrn T. Sch., Einwendungen gegen das geplante KV-Terminal und lehnten die Planung ab.

Die Einwendung ist wortgleich mit der Einwendung der von Herrn J. N. vertretenen Interessengemeinschaft vom 26. September 2018. Es wird daher direkt auf die hierzu unter Kapitel C.VI.2.6 des Planfeststellungsbeschlusses erfolgten Ausführungen verwiesen, die hier ebenfalls ohne Einschränkungen zutreffend sind. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.11 Einwender Nr. 10

Die Einwender sind Anwohner und Hauseigentümer des Grundstücks Heinrich-Lorenz-Str. 18 in Riesa. Mit Schreiben vom 14. September 2018 wendeten sich die Einwender gegen das geplante Vorhaben und trugen Bedenken gegen die damit verbundene Umweltbelastung im angestrebten 24 Stunden-Rhythmus unter Hinweis auf die bereits gegenwärtig vorhandene Belastung durch gesteigerte Aktivitäten im Hafengelände, ständiges Rangieren der LKW, Zug und Kräne und Piepsignale beim Rückwärtsfahren vor. Sie verwiesen ebenfalls auf die bestehende hohe Lärmbelastung des auf dem Hafengelände befindlichen Schrottplatzes Fa. Scholz und die in diesem Zusammenhang erfolgte Beschwerde am 1. März 2018 bei der Stadtverwaltung Riesa. Die Einwender äußerten die Besorgnis, dass mit dem Vorhaben auch für die Anwohner der von den LKW befahrenen Straßen eine Lärm- und Dreckbelastung einhergehe, die eine Gesundheitsbelastung darstelle. Sie nahmen an, dass in Zukunft derartige Luft- und Lärmimmissionen auftreten würden, so dass auch nachts kein Fenster mehr geöffnet werden könne.

Die Bedenken der Einwender sind nicht begründet. Soweit die Einwender annehmen, dass mit dem geplanten Vorhaben allgemein Lärm- und Luftschadstoffbelastungen einhergehen, die Gesundheitsbeeinträchtigungen zur Folge haben, ist dies nicht zutreffend. Die Vorhabenträgerin ließ für das Vorhaben immissionsschutzbezogene Gutachten erarbeiten (siehe Ordner 7 und Ordner 9, Register 8 der Planunterlagen sowie Kapitel C.V.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Nach den vorliegenden, nicht zu beanstandenden gutachterlichen Einschätzungen ergeben sich keine Anhaltspunkte dafür, dass mit dem Vorhaben unter Umsetzung der geplanten Minderungsmaßnahmen die Immissionsbelastungen für die Einwender in einer gesundheitsrelevanten Weise erhöht werden.

Substantiierte Beanstandungen zu den von der Vorhabenträgerin beigebrachten immissionsschutzbezogenen Gutachten wurden darüber hinaus in diesem Zusammenhang von den Einwendern nicht vorgetragen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.12 Einwender Nr. 11

Beide Einwender äußerten jeweils mit gleichlautenden Schreiben vom 25. November 2015 Bedenken gegenüber dem Vorhaben als Bewohner des Dammwegs 14. Diese Bedenken wurden in der Einwendung mit den Ausführungen in der den Planunterlagen beigefügten Umweltverträglichkeitsstudie begründet mit der daraufhin getroffenen Annahme, dass mit dem geplanten KV-Terminal das betroffene Umfeld derart vielen negativen Einflüssen ausgesetzt sein würde, ohne das die Vorhabenträgerin dafür einen Ausgleich anbiete.

> Die geäußerten Bedenken mit der Forderung nach Entschädigung sind nicht begründet. In einem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren können Entschädigungspflichten eines Vorhabenträgers nur entstehen, wenn Schutzvorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind (§ 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG) oder wenn zum Zwecke des Vorhabens eine Enteignung ermöglicht wird (§ 22 AEG). Das von den Einwendern bewohnte Grundstück ist entsprechend den Ergebnissen der eingeholten Fachgutachten keinen vorhabenbedingten schädlichen Umweltauswirkungen ausgesetzt, die Anlass böten, einen „Ausgleich" festzusetzen. So werden z. B. an dem für das Grundstück der Einwender repräsentativen Immissionsort IO 02 „Dammweg 8" die maßgeblichen Richtwerte der TA Lärm von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts unter Durchführung der planfestgestellten Schallschutzmaßnahmen eingehalten, wobei das von den Einwendern bewohnte Grundstück weiter vom geplanten Terminalbereich entfernt ist, als das Grundstück „Dammweg 8" (siehe auch Ordner 7, Register 1, Schalltechnisches Gutachten vom 04.11.2014 der TBL Dresden GmbH – Tabellen 3 und 4 sowie Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020 der Peutz Consult GmbH – Anlagen 6.1 und 6.2). Damit sind neben den von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Schutzmaßnahmen keine Entschädigungszahlungen erforderlich. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Darüber hinaus sei nach Einschätzung der Einwender das betroffene Gebiet (Ortslage Gröba) ein reines Wohngebiet, ganz gleich wie der nach ihrer Auffassung willkürlich hingebogene Flächennutzungsplan es ausweise.

> Das in Rede stehende Wohngrundstück liegt in dem Gebiet nördlich des Hafenbeckens, westlich der Elbe und östlich der Strehlaer Straße; das Gebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans. Dieses Gebiet wird nach Nr. 6.6 S. 2 TA Lärm in den Planunterlagen als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO behandelt. Diese Gebietseinstufung entspricht den tatsächlich vorhandenen Nutzungsverhältnissen. Mischgebiete dienen nach dem allgemeinen Gebietscharakter dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören, § 6 Abs. 1 BauNVO. In dem betreffenden Gebiet exisitieren Wohnnutzungen und Gewerbegebiete, wie z. B. ein Fensterbauunternehmen, eine Auto- und Quad-Vermietung, eine Bäckerei, ein Solartechnik-Anbieter und ein Küchenstudio. Mitprägend auf das Gebiet wirkt zudem die im Nordosten gelegene Kläranlage des Zweckverband Abwasserbeseitigung Oberes Elbtal. Das nördlich des Hafenbeckens gelegene Gebiet ist insofern als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO einzustufen. Die Darstellung im Flächennutzungsplan ist nicht maßgeblich für die Zuordnung zu einem Gebiet i. S. der Nr. 6.1 TA Lärm und kann allenfalls Indizwirkung entfalten. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Die Einwender stellten weiterhin in Frage, dass für die Variante 3 nicht – ebenfalls wie bei anderen Varianten – ein Verbot vom Dreischichtbetrieb gelten könne.

Ein Verbot des Dreischichtbetriebs des geplanten KV-Terminals ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin sieht als Betriebskonzept für das Vorhaben einen eingeschränkten Dreischichtbetrieb vor. Die mit dem Dreischichtbetreib einhergehenden Beeinträchtigungen der Umgebungsbebauung (insbesondere durch Schall- und Lichtimmissionen in der Abend- noch Nachtzeit) überschreiten weder die maßgeblichen Immissionswerte bzw. können mit den vorgesehenen Schutzmaßnahmen so reduziert werden, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen. Daher ist der von der Vorhabenträgerin für das KV-Terminal im Alten Hafen geplante Dreischichtbetrieb zulässig. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Im Übrigen ist der Variantenanalyse zu entnehmen, dass allein für die Variante 1 ein Dreischichtbetrieb als unzulässig erachtet worden ist (siehe auch Kapitel C.III.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses), weil im Unterschied zu den anderen beiden Varianten die Variante 1 nördlich unmittelbar an die bestehende Wohnbebauung anschließt.

Nach Auffassung der Einwender sei die Trimodularität überhaupt nicht zwingend, da die Hauptumschlagmenge an Schiene und Straße gebunden sei.

Diese Einschätzung der Einwender ist nicht zutreffend. Die Vorhabenträgerin plant den Bau eines neuen Terminals für den Kombinierten Verkehr auf der Südseite des Hafenbeckens Riesa, um eine neue leistungsfähige Containerumschlageinrichtung zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße für eine Umschlagkapazität von mindestens 100 000 TEU/a zu erreichen und damit die bestehenden Engpässe bei der Umschlagkapazität zu beseitigen. Der Bedarf für das geplante Umschlagpotenzial ist gegeben (siehe weiterführend Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Mit dem geplanten Ausbau auf dem Gelände des Hafens Riesa grenzt das Vorhaben direkt an eine vorhandene öffentliche Infrastruktur, die eine gute Hinterlandanbindung durch das bestehende Bundesstraßen-/Autobahn- und Bahnnetz mit der Binnenschifffahrt sicherstellt. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Mit Einwendung vom 26. September 2018 wendete sich Herr J. St. im Rahmen der Anhörung zur Tektur 1 der Planunterlagen wiederum gegen das Planvorhaben mit der Forderung, den Terminalbetrieb auf den Zeitraum von Montag bis Freitag zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr zu beschränken. Gleichzeitig äußerte der Einwender, dass es mit dem 2. Entwurf der Planunterlagen scheinbar keine grundlegenden Änderungen gegenüber dem 1. Entwurf gebe und es sicher einen klar formulierten Auftrag für die von der Vorhabenträgerin beauftragten Institutionen gebe, innerhalb des bereits bestehenden Hafengeländes nach Möglichkeiten für die Umsetzung der Planungsziele zu suchen und zu begründen. Der Einwender nahm in diesem Zusammenhang auch Bezug auf die Auswirkungsprognose der UVS, hier insbesondere auf die Darstellung, dass der umfangreichste Konflikt für das Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit ermittelt worden sei und auch das Wohnumfeld Kirchstraße, Gartenweg, Dammweg „erheblich störend verändert werde". Nach seiner Einschätzung spiele diese Feststellung aber gar keine Rolle bei den Vorstellungen der Vorhabenträgerin. Gleichzeitig rügte der Einwender, dass Standortalternativen außerhalb des Hafengeländes ohne Fakten abgeschmettert worden seien.

Die Einschätzung des Einwenders hinsichtlich der mit der Tektur 1 vorgenommenen Planänderungen ist nicht zutreffend. In diesem Zusammenhang wird auf Kapitel B.II des Planfeststellungsbeschlusses und die einschlägigen Planunterlagen verwiesen, die sich eingehend mit den Auswirkungen des Planvorhabens insbe-

sondere auf die anliegenden Wohnnutzungen auseinandersetzen und, wenn erforderlich, Vermeidungsmaßnahmen vorsehen. Insbesondere wurden mit der Tektur 1 bereits Einwendungen und Hinweise aus dem Anhörungsverfahren zur Ausgangsplanung aufgegriffen, wie z. B. die Ergänzungsunterlagen zum Schalltechnischen Gutachten vom 04.11.2014 mit Reduzierung der LKW-Fahrten in der Nachtzeit, die Änderungen der Verkehrslenkung für den vorhabeninduzierten LKW-Verkehr für den Nachtzeitraum und die Ausweitung der Lärmschutzwand in Höhe und Breite. Darüber hinaus ist auf die mit der Tektur 1 in die Planunterlagen eingeführten Gutachten „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie", „Schalltechnische Untersuchung zu den Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft" und Luftschadstoffuntersuchungen im öffentlichen Straßenraum bei Berücksichtigung des vorhabenbedingten Kfz-Verkehrs hinzuweisen.

Auch eine weitergehende Prüfung von Standortalternativen außerhalb des Hafengeländes ist nicht erforderlich. Es sind keine Standortalternativen vorhanden, auf denen ein dem geplanten Vorhaben entsprechendes trimodales Containerumschlagterminal errichtet und betrieben werden könnte. Standorte für einen bimodalen Güterumschlag stellen ein anderes Projekt dar und müssen daher zur Planrechtfertigung nicht weiter geprüft werden. Maßgeblich für die Variantenprüfung sind die für das Planvorhaben entscheidenden Standortmindestanforderungen bzw. Trassierungsparameter. Der von der Vorhabenträgerin vorgenommene Variantenvergleich und die Ermittlung der Vorzugsvariante ist auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden (siehe auch Kapitel C.II.2, C.II.3 und C.III.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Auch der Einwand hinsichtlich einer fehlerhaften Bewertung der Konflikte für das Schutzgut Mensch ist nicht begründet. Es trifft zu, dass mit der erarbeiteten UVS auch zu diesem Schutzgut vorhabenbedingte Konflikte ermittelt worden sind, die Vorhabenträgerin hat sich aber zutreffenderweise mit allen erarbeiteten Konflikten auseinandergesetzt und zur Reduzierung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Umweltbelange diverse Schutzmaßnahmen vorgesehen. Unter anderem wurde auch ein ähnliches Konfliktpotenzial für das Schutzgut Wasser ermittelt und bewertet. Konkrete Anhaltspunkte für eine mangelhafte Konfliktanalyse und ein Vorliegen schädlicher Umweltauswirkungen infolge des Planvorhabens sind nicht erkennbar und werden vom Einwender auch nicht vorgetragen.

Die Forderung nach eingeschränkten Terminalbetriebszeiten ist unbegründet. Die mit dem beantragten 3-Schicht- und Wochenendbetrieb zusammenhängenden Beeinträchtigungen der Umgebungsbebauung – insbesondere durch Schall- und Lichtimmissionen in den Abendstunden und in der Nachtzeit – überschreiten nicht die maßgeblichen Immissionswerte bzw. können durch die geplanten Schutzmaßnahmen so reduziert werden, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen (siehe auch Kapitel C.V.3.1 und C.V.3.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Aus diesem Grund ist das von der Vorhabenträgerin vorgesehene Betriebsregime mit eingeschränktem 3-Schicht-Betrieb einschließlich der Wochenenden zulässig. Darüber hinausgehende Betriebseinschränkungen sind nicht notwendig und daher der Vorhabenträgerin auch nicht aufzuerlegen.

Die Einwendung wird daher in diesen Punkten zurückgewiesen.

2.13 Einwender Nr. 12

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Flurst. Nr. 138/1 der Gemarkung Gröba und wendete sich mit Schreiben vom 24. November 2015 gegen das geplante Vorhaben, da sie mit der Umsetzung des geplanten Vorhabens allgemein deutliche Einschränkungen für

ihre körperlichen und seelischen Erholungsphasen zu Hause, eine deutliche Wertminderung des Hauses sowie eine schwere Vermietbarkeit der auf dem Grundstück ebenfalls vorhandenen weiteren Wohnung annimmt. Im Einzelnen bezog sich die Einwenderin hierbei auf folgende Kritikpunkte:

Soweit die Einwenderin darlegte, dass sie durch den geplanten Dreischichtbetrieb der Containervollportalkräne insbesondere den Störfaktoren Lärm und Dauerbeleuchtung in den Nachtstunden ausgesetzt und damit der Erholungseffekt und der Schlaf gefährdet sei, können diese Bedenken ausgeräumt werden. Dies umfasst auch die Annahme der Einwenderin, dass unter Betrieb nur eines Krans in den Nachtstunden die 37 m hohen Lichtmasten in Stunden ohne Tageslicht dauerhaft sichtbar seien und infolge der Lichteinflüsse dauerhaft störend wirkten.

> Diese Bedenken sind nicht begründet. Die Vorhabenträgerin sieht sehr wohl verschiedene Lärmschutzmaßnahmen vor, um die Einhaltung der Richtwerte der TA Lärm einzuhalten (z. B. Errichtung einer Schallschutzwand, Verzicht auf Schiffs- und Zugumschlag während des Nachtzeitraums, Einschränkung des Kranbetriebs nachts auf einen Containerportalkran mit verkleinerter Umschlagfläche, Einschränkung des LKW-Umschlags auf 2 LKW je Nachtstunde) Das von der Einwenderin bewohnte Grundstück ist entsprechend den Ergebnissen der eingeholten Fachgutachten keinen vorhabenbedingten schädlichen Umweltauswirkungen ausgesetzt. So werden z. B. an dem für das Grundstück der Einwenderin repräsentativen Immissionsort IO 02 „Dammweg 8" die maßgeblichen Richtwerte der TA Lärm von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts unter Durchführung der planfestgestellten Schallschutzmaßnahmen eingehalten, wobei das von den Einwendern bewohnte Grundstück weiter vom geplanten Terminalbereich entfernt ist, als das Grundstück „Dammweg 8" (siehe auch Ordner 7, Register 1, Schalltechnisches Gutachten vom 04.11.2014 der TBL Dresden GmbH – Tabellen 3 und 4 sowie Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020 der Peutz Consult GmbH – Anlagen 6.1 und 6.2). Weiterhin wird mit den zutreffenden Ergebnissen der erstellten lichttechnischen Untersuchung nachgewiesen, dass die Immissionswerte nach der in Nr. 4.1 bzw. 5.2 der LAI-Hinweise angegebenen Immissionsrichtwerte für Lichtimmissionen unter Umsetzung der planfestgestellten Minderungsmaßnahmen an den geplanten Beleuchtungsanlagen eingehalten werden (siehe auch Kapitel C.V.3.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Ebenso findet eine vorhabenbedingte Grundstücksinanspruchnahme weder dauerhaft noch zeitweilig statt. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Weiterhin beanstandete die Einwenderin die nach ihrer Einschätzung fehlende zeitliche Einschränkung des Umschlagbetriebs und des fehlenden Lärmschutzes in Bezug auf das in Rede stehende Grundstück. Auch die geplanten Sichtschutz- und Gestaltungsmaßnahmen seien für den Bereich des betreffenden Grundstücks nach dem Eingriffs-, Ausgleichsplan nicht zu erkennen bzw. seien auch nicht möglich aufgrund der vorliegenden Eigentumsverhältnisse.

> Diese Beanstandung ist nicht begründet. Wie bereits in den Gründen mehrfach dargelegt, überschreiten die mit dem Dreischichtbetreib einhergehenden Beeinträchtigungen der Umgebungsbebauung (insbesondere Schall- und Lichtimmissionen in der Abend- und Nachtzeit) weder die maßgeblichen Immissionswerte bzw. können mit den vorgesehenen Schutzmaßnahmen so reduziert werden, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen. Daher ist der von der Vorhabenträgerin für das KV-Terminal im Alten Hafen geplante Dreischichtbetrieb zulässig. Darüber hinaus sind entsprechend dem planfestgestellten Vorhaben südlich des Flurstücks Nr. 138/1 mehrere Pflanzungen von Baumgruppen bzw.

Obstgehölzen geplant, die nach deren Umsetzung die vorhabenbedingten Lichtemissionen abmildern (siehe auch Ordner 3, Register 3, Karte Nr. 2). Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Einwenderin äußerte die Besorgnis, dass das Vorhaben eine Wertminderung zur Folge habe, wobei sie sich auf Angaben der Universität Oldenburg (Prof. Dr. A. Schick) bezog, wonach der Wertverlust einer Immobilie durch Lärm ab 50 dB(A) ca. 1,5 % pro dB(A) betrage und ab 70 dB(A) der Verlustfaktor noch höher sei. Im Zusammenhang mit den zu erwartenden Immissionen sei darüber hinaus von einem Sinken der Nachfrage in Bezug auf die auf dem Grundstück der Einwenderin vorhandenen Mietwohnung auszugehen und Abschläge bei der erzielbaren Miete zu erwarten.

Eine Grundstückswertminderung stellt für sich genommen grundsätzliche keine eigenständige Abwägungsposition dar. Es kommt vielmehr auf die konkreten Auswirkungen an, die von dem geplanten Vorhaben unmittelbar ausgehen (BVerwG, Urteil v. 27.10.1999 – 11 A 31/98, NVwZ 2000, 435). Diese wurden insbesondere im Rahmen der gutachterlich erarbeiteten immissionsschutzbezogenen Gutachten geprüft mit dem Ergebnis, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte in Bezug auf das Grundstück der Einwenderin eingehalten werden. Die Einwendung wird in diesen Punkten ebenfalls zurückgewiesen.

Soweit die Einwenderin darüber hinaus die Entscheidung der Vorhabenträgerin in Frage stellte, weshalb diese eine Prüfung von Planungsalternativen – entsprechend Punkt 13.2 des Erläuterungsberichtes – offensichtlich nicht weiter verfolgt habe, ist dies nicht begründet.

Die Vorhabenträgerin hat unter Maßgabe der Planungsziele drei Varianten für das Vorhaben erarbeitet, die Varianten einander gegenübergestellt und nachvollziehbar die Variante 3 als Vorzugsvariante ausgewählt (siehe weiterführend Kapitel C.III.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Es drängen sich keine Anhaltspunkte dafür auf – und werden von der Einwenderin auch nicht konkret vorgetragen –, dass der letztendliche Ausschluss der Varianten 1 und 2 durch die Vorhabenträgerin nicht hinreichend begründet sei. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

2.14 Einwender Nr. 13

Mit Einwendung vom 16. Juni 2021 trug die Einwenderin unter Beifügung einer Fachstellungnahme eines Lärmschutzgutachters vor, dass die schalltechnische Untersuchung der PEUTZ Consult vom 22.06.2020 vor allem hinsichtlich der heutigen Vorbelastungssituation fehlerhaft sei. Im Einzelnen wurde vorgetragen, dass die in den Planunterlagen berücksichtigte Vorbelastung des Stahlwerksstandortes Riesa auf einer Berechnung der TBL Dresden vom Oktober 2016 beruhe, die dem damaligen Ist-Zustand zwar entsprochen habe, aber nicht den für ESF genehmigten Immissionswerten. Seit Oktober 2016 seien für die Einwenderin eine Vielzahl von schalltechnischen Untersuchungen durchgeführt worden, die in der Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens im Rahmen der Tekturen zum geplanten KV-Terminal, ebenso wie die seit Oktober 2016 für die Einwenderin ergangenen Genehmigungen der Landesdirektion Sachsen mit schalltechnischer Relevanz, keine Berücksichtigung gefunden hätten. Des Weiteren sei die ESF inzwischen Eigentümerin von gewerblich nutzbaren Flächen, deren mögliche Schallquellen keine Berücksichtigung gefunden hätten, die jedoch relevante Vorbelastungsquellen darstellen könnten. So könnte eine etwas höhere Geräuschvorbelastung durch ESF/EDF gegenüber den 2016 ausgewiesenen Werten nicht ausgeschlossen werden und es werde dringend empfohlen, eine Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung der PEUTZ Consult vom 22.06.2020 vorzunehmen.

Im Rahmen des hier behandelten dritten Beteiligungsverfahrens wurde der Vorhabenträgerin bekannt, dass der Einwenderin mit dem 24.03.2021 eine immissionsschutzrechtliche Änderungsgenehmigung für das Stahl- und Walzwerk von ESF erteilt worden ist. Diese Änderungsgenehmigung konnte bei der „Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens" der PEUTZ Consult GmbH vom 22.06.2020 und damit im Rahmen der Auslegung der Planunterlagen zur 2. Tektur noch nicht berücksichtigt werden. Ausgehend von der neuen Genehmigungssituation für den Standort der ESF Elbe Stahlwerke ließ die Vorhabenträgerin aus lärmschutzfachlicher Sicht daher eine erneute Überprüfung des Rechenmodells und der Ansätze des Schalltechnischen Gutachtens für das Planvorhaben vornehmen.

Da die Immissionsorte in der der Einwenderin erteilten Änderungsgenehmigung vom 24.03.2021 nicht mit denen in den für das geplante KV-Terminal durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen und den dabei betrachteten repräsentativen Immissionsorten identisch sind, wurde vom Lärmschutzgutachter eine Umrechnung der zusätzlichen Vorbelastung auf die für das neue KV-Terminal maßgeblichen Immissionsorte vorgenommen. Die Überprüfung des Rechenmodells und der Ansätze zu den schalltechnischen Untersuchungen erfolgte dabei unter Auswertung der durch die ESF Elbe-Stahlwerke zur Verfügung gestellten Antrags- und Genehmigungsunterlagen. Die sich ergebenden Gesamtlärmimmissionen unter Berücksichtigung der maßgeblichen Pegelwerte für den Stahlwerksstandort der Einwenderin (bei Ausschöpfung der genehmigten Werte einschließlich geplantem neuem Walzwerk B und dem Betrieb des neuen Mitarbeiterparkplatzes für den Stahlwerksstandort) haben in diesem Planfeststellungsbeschluss Berücksichtigung gefunden (siehe auch Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Im Ergebnis dieser Überprüfung der schalltechnischen Untersuchungen für das geplante KV-Terminal unter Berücksichtigung aller einwirkenden Teilpegel aus den umliegenden Industrie- und Gewerbebetrieben ergeben sich geringfügige Überschreitungen des Richtwertes der TA Lärm für den Nachtzeitraum nur am maßgeblichen Immissionsort IO 15 von bis zu 0,6 dB. Da die Gesamtlärmimmission am Immissionsort IO 15 nachts durch das geplante KV-Terminal nur geringfügig erhöht wird, hier mit einem $\Delta = 0{,}08$, und gleichzeitig die durch das Planvorhaben verursachte Zusatzbelastung den maßgeblichen Immissionsrichtwert um 15,2 dB unterschreitet, ist der von dieser Anlage verursachte Immissionsbeitrag im Hinblick auf den Gesetzeszweck als nicht relevant anzusehen ist (siehe Nr. 2.2 Abs. 1 lit. a) der TA Lärm). Innerhalb des Tageszeitraums liegen keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm vor. in Bezug auf das Vorhaben sind insofern von der Vorhabenträgerin für die maßgeblichen Immissionsorte keine weiteren Maßnahmen umzusetzen (siehe weiterführend Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Der Einwendung wurde entsprochen.

2.15 Einwender Nr. 14

Mit Schreiben vom 7. Dezember 2015 (Posteingang bei der Stadtverwaltung Riesa am 10. Dezember 2015) erhob die Einwenderin als Eigentümerin der Liegenschaften Heinrich-Lorenz-Str. 9-15 und Uttmannstraße 7-13 Einwendungen gegen das geplante Vorhaben und beantragte vorsorglich die Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand. Die Einwenderin äußerte im Rahmen der Einwendung die Bedenken, dass die mit dem Bauvorhaben verbundene Aktivitätssteigerung mit einer unzumutbaren Zunahme von erheb-

lich störenden Einflüssen und damit einhergehenden Verschlechterung des Wohnumfeldes verbunden sei. So stiegen mit der prognostizierten Steigerung des Containerumschlagvolumens sukzessive die Lärmemissionen durch die Umschlagprozesse wie auch Erschütterungen, die bis zu den betreffenden Liegenschaften hinreichend wahrnehmbar seien. Durch die ansteigenden LKW-Transporte würden auch die Lärmemissionen auf den Zufahrtsstraßen der näheren Umgebung steigen. Auch könnten die geplanten lichtstarken Beleuchtungsanlagen negative Auswirkungen auf die Mieter der Liegenschaften haben können.

Die Bedenken der Einwenderin können ausgeräumt werden. Im Rahmen des geplanten Vorhabens findet eine unmittelbare Inanspruchnahme von ggf. im Eigentum der Einwenderin befindlichen Grundstücken nicht statt und wird von der Einwenderin auch nicht vorgetragen. Die Einwenderin beanstandet die mit dem geplanten Vorhaben verbundene Immissionsbelastung für die in der Nähe des Hafenstandorts befindlichen Wohngrundstücke. Die Einwendung wurde aber verspätet erhoben.

Einwendungen gegen das geplante Vorhaben, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, unterfallen nach § 18 a AEG i. V. m. § 73 Abs. 4 S. 3 VwVfG der Präklusion, wenn sie nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Planunterlagen wurden, nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung, in der Großen Kreisstadt Riesa vom 12. Oktober 2015 bis zum 12. November 2015 ausgelegt. Die Einwendungsfrist endete am 26. November 2015. Auf die Rechtsfolge des Einwendungsausschlusses für nach Ablauf der Einwendungsfrist eingegangene Einwendungen wurde in der betreffenden ortsüblichen Bekanntmachung verwiesen. Die mit Schreiben der Einwenderin vom 7. Dezember 2015 an die Planfeststellungsbehörde gerichtete Einwendung wurde nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben. Die mit dem Schreiben vom 7. Dezember 2015 pauschal vorsorglich begehrte Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand wurde von der Einwenderin nicht begründet.

Unabhängig davon wurden von der Vorhabenträgerin gutachterliche Untersuchungen zu den durch das geplante Vorhaben zu erwartenden Immissionsbelastungen durch Lärm, Lichteinwirkung und Erschütterungen in die Planunterlagen aufgenommen, die auch diese Belange umfassend berücksichtigen (siehe auch Ordner 7 der Planunterlagen sowie Kapitel C.V.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Zusammenfassend ist festzustellen, dass auch für die Grundstücke im Eigentum der Einwenderin keine vorhabenbedingten schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen.

So werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete am Immissionsort IO 13 (Paul-Greifzu-Str. 9), welcher im Vergleich zu den Liegenschaften der Einwenderin näher am Vorhabengrundstück gelegen ist, tags und nachts eingehalten (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen). Unter Bezugnahme auf die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen kann daher davon ausgegangen werden, dass bei Umsetzung der geplanten Schallschutzmaßnahmen die Liegenschaften der Einwenderin keinen erheblichen Belästigungen durch vorhabenbedingte Schallimmissionen ausgesetzt sind (siehe weiterführend Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Das für das Planvorhaben erarbeitete Erschütterungsgutachten weist aus, dass auch bezogen auf die Wohnnutzungen im Umfeld des geplanten KV-Terminals die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Mischgebiete eingehalten werden (siehe auch Ordner 7, Register 2 der Planunterlagen). Als Vergleich im Zusammenhang

mit den Wohngrundstücken der Einwenderin kann u. a. das gutachterlich bewertete Objekt Lauchhammerstr. 19 herangezogen werden, der dem Vorhabengrundstück gegenüber den Liegenschaften der Einwenderin näher bzw. ähnlich weit gelegen ist. Es ist daher nicht mit erheblichen Belästigungen durch vorhabenbedingte Erschütterungen in den zu Wohnzwecken genutzten Liegenschaften der Einwenderin zu rechnen (siehe weiterführend Kapitel C.II.8.3 des Planfeststellungsbeschlusses).

Im Zusammenhang mit den vorhabeninduzierten LKW-Transporten äußerte die Einwenderin ebenfalls die Besorgnis, dass aufgrund des ansteigenden Containerumschlags in Verbindung mit den LKW-Transporten auch die Lärmemissionen auf den Zufahrtsstraßen der näheren Umgebung steigen. Diese Bedenken sind nicht zutreffend. Die Vorhabenträgerin ließ die durch die An- und Abfahrverkehre auf öffentlichen Verkehrsflächen entstehenden Schallimmissionen in einem Abstand von bis zu 500 m ermitteln (siehe Ordner 7, Register 1 – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens der Peutz Consult GmbH vom 22.06.2020, Kapitel 5.4). Im Ergebnis der Prognoseuntersuchung wurde ermittelt, dass die drei Kriterien nach Nr. 7.4 der TA Lärm in Hinsicht auf die Liegenschaften der Einwenderin nicht kumulativ erfüllt sind und daher keine schädlichen Immissionsbelastungen für diese Grundstücke durch die mit der gewerblichen Tätigkeit verbundenen An- und Abfahrverkehre zu erwarten sind. Die Auswirkungen der vorhabenbedingten Straßenverkehrslärmimmissionen werden durch die geplanten Maßnahmen der Vorhabenträgerin (einschließlich der für die Nachtzeit vorgesehenen Verkehrslenkungsmaßnahme) soweit wie möglich vermieden.

Die Bedenken hinsichtlich einer erheblichen Beeinträchtigung der Wohnnutzungen im Umfeld der geplanten Umschlaganlage infolge von vorhabenbedingten Lichtimmissionen können ebenfalls ausgeräumt werden. Die für das Vorhaben erarbeitete Lichtimmissionsuntersuchung (Ordner 7, Register 3 der Planunterlagen) kommt zu dem Ergebnis, dass unter Realisierung der geplanten Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen (Neigungsausrichtung der Scheinwerfer, operativ flexibilisierte Schaltzeiten der Beleuchtungsanlagen) erhebliche Belästigungen durch Lichtimmissionen für das Wohnumfeld ausgeschlossen werden können. Diese Einschätzung wird konkret gestützt durch einen Vergleich mit den gutachterlich untersuchten maßgeblichen Immissionsorten IO 10, IO 11 und IO 12, die ungleich näher am Vorhabengrundstück liegen als die Liegenschaften der Einwenderin und für die erhebliche Belästigungen durch vorhabenbedingte Lichtimmissionen ausgeschlossen werden konnten (siehe weiterführend Kapitel C.V.3.4 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.16 Einwender Nr. 15

Soweit die Einwenderin mit Schreiben vom 4. November 2015 forderte, dass die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen, die Richtwerte einzuhalten seien und zur Minimierung des Lärmaufkommens die Variante mit Verkehrslenkung vorwiegend über die Uttmannstraße zur Anwendung komme, wird diesem Anliegen entsprochen. Die Einwendung hat sich insofern erledigt.

2.17 Einwender Nr. 16

Mit Schreiben vom 28. September 2018 trug der Einwender Bedenken gegen das Planvorhaben vor. Im Einzelnen betrifft dies folgende nachgenannte Belange:

Der Einwender äußerte Kritik an der von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Alternativenprüfung in der Form, dass die geprüften Alternativstandorte Neuer Hafen Nordseite und Neuer Hafen Südseite offensichtlich ohne tiefergehende Prüfung als nicht erweiterungsfähig bewertet worden seien. Es sei keine angemessene Suche nach Alternativstandorten außerhalb des unmittelbaren Hafenbereiches erfolgt, obwohl es sich bei dem Vorhaben vor allem um die Errichtung eines Umschlagterminals für LKW und Bahntransporte gehe, dessen Umsetzung keine Hafennähe benötige.

> Die Prüfung von Standorten außerhalb des Hafens ist nicht erforderlich. Diese entsprechen nicht der von der Vorhabenträgerin bezweckten Errichtung eines trimodalen Containerumschlagterminals an einem vorhandenen, im Übrgen weiter betriebenem Standort. Als ein insofern anderes Projekt stellt es keine zu prüfende Alternative dar. Dies ist grundsätzlich von den Standortmindestanforderungen bzw. Trassierungselementen abhängig, die für das Vorhaben maßgeblich sind. Vorliegend geht es der Vorhabenträgerin um die Errichtung eines trimodalen Umschlagterminals. Ein derartiges Terminal, das neben der Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert, kann an anderen Standorten außerhalb des Hafens nicht vergleichbar errichtet werden. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die Umschlagprognose von 18 % für den Anteil der Binnenschifffahrt am Containerumschlag wurde vom Einwender unter Bezugnahme auf den gegenwärtigen Anteil des containerbezogenen Schiffsverkehrs von ca. 8 % als nicht belastbar eingeschätzt. Es seien derzeit keine konkreten Maßnahmen erkennbar, dass die Schiffbarkeit der Elbe an den der Prognose zugrundeliegenden 345 Tagen pro Jahr tatsächlich gewährleistet werden könne. Kurz und mittelfristig sei nicht mit einer Realisierung derartiger Maßnahmen zu rechnen, somit würden der geplante Mehrumschlag in der Praxis ausschließlich auf die Verkehrsträger Bahn und LKW entfallen, was zu einer erheblichen Mehrbelastung über das bereits prognostizierte Verkehrsaufkommen hinaus am KV-Standort führen werde. Für den Güterumschlag von oder auf Schiffe seien die bestehenden Altanlagen völlig ausreichend. Der geplante innerörtliche Standort werde daher abgelehnt.

> Der Einwand ist unbegründet. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben (siehe weiterführend Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Bau eines trimodalen KV-Terminals am Standort Hafen Riesa ist auch Ziel der Raumordnung gemäß Nr. Z 3.6.2 und Z 3.6.3 des Landesentwicklungsplans. Die Details der Umschlagprognose für die Binnenschifffahrt stellen die Planrechtfertigung grundsätzlich nicht in Frage. An der auch künftigen Bedeutung des Containerumschlags für die Binnenschifffahrt im Hafen Riesa bestehen für die Planfeststellungsbehörde keine grundsätzlichen Zweifel. Wie bereits wiederholt ausgeführt, kommt es auf die Details zu den Umschlagprognosen für die Frage der Planrechtfertigung nicht maßgeblich an. Die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Alternativenprüfung ist nicht zu beanstanden. Der Gesamtcharakter des Vorhabens als trimodaler Güterumschlagplatz im Hafen Riesa ist gegeben. Die im Hafen Riesa vorhandenen Umschlaganlagen sind schon seit Jahren nicht ausreichend, um weitere Steigerungen des Containerumschlags besonders über die Schiene zu realisieren. Der sprunghafte Anstieg des Containerumschlags mit Inbetriebnahme des KV-Terminals erklärt sich insbesondere aus der Kapazitätserweiterung nach Fertigstellung des Vorhabens und der Planung der Vorhabenträgerin, dann statt bisher einer Schiffsabfertigung pro Woche nach Hamburg zwei Schiffsabfertigungen pro Woche in diese Richtung durchzuführen. Pro Binnenschiffsabfertigung werden ca. 150 TEU ein- und ausgehend insgesamt umgeschlagen. Durchgreifende Zweifel an der von der Vorhabenträgerin erarbeiteten

Bedarfsprognose bestehen insofern nicht. In Bezug auf den trimodalen Umschlagbetrieb im Hafen Riesa nimmt die Binnenschifffahrt auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde eine wichtige Ergänzungsfunktion zur Bahn im Hinterlandverkehr zu den Seehäfen wahr. Diese Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Einwenders trug ebenfalls vor, dass die Verkehrssituation im Stadtteil Gröba bereits jetzt angespannt sei und die neu hinzukommende Zusatzbelastung durch den LKW-Verkehr (max. 600 LKW-Fahrten pro Tag) dazu führen werde, dass die schon hohen Lärm- und Schadstoffimmissionswerte weit über den Richtwerten der TA Lärm und den Jahresgrenzen für Feinstaub liegen würden.

Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. Die Vorhabenträgerin sieht u. a. verkehrslenkende Maßnahmen vor, um unzumutbare vorhabenbedingte Auswirkungen auf das Wohnumfeld zu vermeiden (siehe auch Kapitel C.V.3.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses). So wird die Zufahrt des geplanten KV-Terminals tagsüber vorzugsweise über die Uttmannstraße erfolgen. Damit soll den hohen Schutzansprüchen des allgemeinen Wohngebietes entlang der Lauchhammerstraße entsprochen werden. Entlang der Uttmannstraße befinden sich hingegen Gebiete mit dem geringeren Schutzstatus eines Mischgebietes. Die Vorhabenträgerin ließ ebenfalls die Lärmzunahme aufgrund des Zu- und Abfahrtsverkehrs zum Vorhabengebiet gutachterlich untersuchen (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen). Im Ergebnis ist festzustellen, dass das Planvorhaben die Belange der Bevölkerung hinsichtlich des Schutzes vor vorhabeninduziertem Verkehrslärm durch die geplanten organisatorischen Maßnahmen der Vorhabenträgerin und die in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen hinreichend wahrt und keine unzumutbaren vorhabenbedingten Auswirkungen verbleiben (siehe auch Nebenbestimmungen unter A.III.4.2 und Kapitel C.V.3.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Soweit der Einwender forderte, dass die Altlasten im Vorhabengebiet vor Umsetzung des Bauvorhabens entfernt werden müssten, da eine Überbauung von Altlastenflächen nicht stattfinden dürfe, ist diese Forderung nicht begründet.

Die Entfernung der Altlasten ist keine zwingende Vorgabe für die Realisierung des Vorhabens. Die vorgesehene Versiegelung verringert zudem die Gefahr der Belastung des Grundwassers und des Hafenbeckens, indem die Vertikaldrift des Niederschlagswassers, und damit die Mobilisierung von Schadstoffen, in diesen Bereichen unterbunden wird. Auch die Stellungnahmen der zuständen Umweltbehörde des Landkreises Meißen stützen diese Einschätzung. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Die prognostizierten Werte der für das Vorhaben erstellten Lärmprognose wurden vom Einwender ebenfalls grundsätzlich angezweifelt. Nach seiner Auffassung werden die zugrunde gelegten Werte für die Lärmvorbelastung aufgrund anderer Messungen (z. B. im Zusammenhang mit Feralpi und der Lärmaktionsplanung) als zu gering angesehen. Es sei zu erwarten, dass durch den geplanten 3-Schicht-Betrieb des KV-Terminals die in der TA Lärm vorgegebenen Richtwerte deutlich übertroffen würden. Es wurden daher vom Einwender im Vorfeld der Genehmigung tatsächliche Messungen an verschiedenen Punkten mit Wohnbebauung gefordert, um mit realen Daten eine Lärmprognose zu erstellen.

Die gegen das Schalltechnische Gutachten erhobenen Einwände sind insgesamt sehr pauschal gehalten. Insbesondere fehlt es an Konkretisierungen dazu, welche

„zugrunde gelegten Werte" der Lärmvorbelastung als zu gering angesehen worden seien. Aus diesem Grund ist eine konkretere Auseinandersetzung mit diesem Einwand nicht möglich. Es wird insofern direkt auf die vorliegenden lärmschutzbezogenen Planunterlagen, die Nebenbestimmungen und Kapitel C.V.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

2.18 Landesarbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzvereinigungen Sachsens (LAG)

Mit Schreiben vom 26. September 2018 nahm die LAG in Vertretung für den BUND Landesverband Sachsen e.V., dem Landesjagdverband Sachsen e.V. und dem Naturschutzverband Sachsen e.V. Stellung zum Planvorhaben.

Hierbei bestanden von Seiten der Landesjagdverband keine Einwände gegen das Planvorhaben.

Der Naturschutzverband stimmte dem Vorhaben unter Maßgabe von Auflagen zu. Unter Verweis auf die Planung der Vorhabenträgerin von künstlichen Brut- und Nisthilfen als Artenschutzmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) trug der Naturschutzverband vor, das Artenschutzmaßnahmen für insektenfressende Tierarten grundsätzlich mit der Gewährleistung einer ausreichenden Nahrungsverfügbarkeit im Zusammenhang stehen müssen und forderte, wo immer möglich Blühbrachen im Gelände zu belassen oder anzulegen bzw. späte Mahdtermine (ab dem 30.06.) festzulegen und im Bereich der Bahnanlagen auf Insektizide zu verzichten, um den Erfolg der CEF-Maßnahmen überhaupt erst zu ermöglichen. Die Blühbrachen mit späten Mahdterminen seien als Bestandteil der CEF-Maßnahmen zu beschreiben.

Die Bedenken hinsichtlich der Gewährleistung einer ausreichenden Nahrungsverfügbarkeit für insektenfressende Tierarten können ausgeräumt werden. Entsprechend den Darstellungen der Vorhabenträgerin werden sowohl zum Zeitpunkt des Baubeginns als auch während der Bauphase noch verschiedene Blühbrachenflächen im Hafengelände vorhanden sein, z. B. Blühbrachen westlich der Anbindung zum KV-Terminal KP Paul-Greifzu-Straße / Uttmannstraße bzw. der Hafeneinfahrt an der Lauchhammerstraße 38. Späte Mahdtermine nach dem 30.06 können von der Vorhabenträgerin ebenfalls umgesetzt werden (siehe Nebenbestimmung unter A.III.6.11). Der Einwendung wird insoweit entsprochen.

Der BUND lehnte auch nach der 1. Tektur der Planung das Vorhaben unter Beibehaltung der bereits eingereichten Einwendungen weiterhin entschieden ab. Bezüglich der Änderungen im Zuge der 1. Tektur wurden folgende weitere Einwendungen erhoben:

Zu 1.: Es wurde gerügt, dass im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur 1. Tektur-Planung die entscheidungserheblichen Unterlagen in Form der Stellungnahmen der beteiligten Behörden nicht ausgelegt worden seien. Zudem sei die Bekanntmachung der Auslegung fehlerhaft, da diese ebenfalls keine Angaben über verfügbare Stellungnahmen der beteiligten Behörden enthielte. Des Weiteren fehlten den ausgelegten Unterlagen sämtliche Planunterlagen, die im Rahmen der 1. Tektur nicht geändert worden sind und Teil des ersten Beteiligungsverfahrens waren. Daher sei das Beteiligungsverfahren unter Auslegung sämtlicher Entscheidungserheblicher Unterlagen erneut vorzunehmen. Für die erneute Beteiligung sei zudem das Öffentlichkeitsbeteiligungsportal des Freistaates Sachsen zu verwenden.

Ein erheblicher Fehler bei der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung liegt nicht vor. Die im Beteiligungsverfahren zur Ausgangsplanung eingegangenen behördlichen

Stellungnahmen mussten nicht im Rahmen der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt werden. Die Anforderungen an das Verfahren zur Anhörung der Öffentlichkeit richten sich nach § 18a AEG i. V. mit § 73 VwVfG sowie nach § 9 UVPG a. F. (vgl. hierzu § 74 Abs. 1 UVPG n. F.). Im Fall der Änderung des bereits ausgelegten Plans für das Vorhaben bedarf es nach § 73 Abs. 8 VwVfG nur einer Auslegung des geänderten Plans, einer erneuten Auslegung der bereits ausgelegten und nicht von einer Änderung betroffenen Planunterlagen nach § 73 VwVfG bedarf es nicht. Zudem ist nur der geänderte Plan auszulegen und nicht die zum ausgelegten Plan eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange.

Auch aus § 9 UVPG a. F. folgt nichts Abweichendes. Die Vorschriften des UVPG a. F. schreiben für das hiesige Planverfahren weder die Durchführung einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung noch die Auslegung der vorliegenden behördlichen Stellungnahmen zwingend vor. Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a. F. hat im Grundsatz eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit zu erfolgen, wenn der Vorhabenträger die nach § 6 UVPG a. F. erforderlichen Unterlagen im Laufe des Verfahrens ändert. Fehlt es jedoch – wie hier – an Änderungen des Plans, die zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen besorgen lassen, kann die Anhörungsbehörde gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a. F. von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit absehen. Auszulegen sind gemäß § 9 Abs. 1b UVPG a. F. lediglich die Unterlagen nach § 6 UVPG a. F. sowie die zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorliegenden entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Anhänge 3 und 5 zum Erläuterungsbericht). Behördliche Stellungnahmen, die der Planfeststellungsbehörde erst nach Beginn des ersten Beteiligungsverfahrens zugehen, müssen hingegen nicht zwingend ausgelegt werden, sondern sind der Öffentlichkeit nach den Bestimmungen des Umweltinformations- und Informationsfreiheitsgesetzes zugänglich zu machen (§ 9 Abs. 1b Satz 2 UVPG a. F.).

Die erneute Auslegung der unverändert gebliebenen Unterlagen war nicht erforderlich. Ein Verfahrensfehler liegt insofern nicht vor. § 18 a AEG i. V. mit § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG verlangt eine Mitteilung zu den Änderungen eines ausgelegten Plans, wenn der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung nach § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG oder Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt werden. Die mit der Tekturplanung verbundenen Änderungen des Vorhabens begründen auch keine erstmalige Betroffenheit Dritter. Es besteht mithin nicht die Gefahr, dass im erneuten Beteiligungsverfahren Dritte beteiligt werden müssten, die zuvor im Rahmen der ersten Beteiligung ihre Betroffenheiten noch nicht erkennen konnten und die unverändert gebliebenen Planunterlagen insofern noch nicht kennen. Darüber hinaus ist das Beteiligungsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG bei Änderungen eines ausgelegten Plans auf die Änderungen beschränkt. Eine erneute Beteiligung zu bereits bekannten Auswirkungen des Plans ist daher nicht erforderlich.

Die Einwendung wird daher in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 2.: Mit dem seit Mai 2005 im Hafen betriebenen schienengebundenen „Albatross-Express“ sei zu erkennen, dass seit dieser Maßnahme der Transport mit dem Schiff erheblich zurückgegangen sei. Der Gesamtanteil des Gütertransports per Schiff habe sich auf unter 5 % hin entwickelt. Damit sei der Gesamtcharakter Umschlagplatz Hafen wegen des geringen Schiffsverkehrs in Frage zu stellen. Ein Umschlag für Bahn und LKW könne an jedem anderen Containerumschlagplatz stattfinden, zumal die Flächen im Hafen alle hochwassergefährdet seien. Die vorhandenen Anlagen würden vollkommen ausreichen, eine Erweiterung nicht notwendig erscheinen. Mit dem geplanten Drei-Schicht-Betrieb im

Hafengelände würden zusätzliche Probleme mit nächtlichem Lärm und Lärm am Wochenende in Gröba geschaffen werden.

Entgegen der Einschätzung des Einwenders ist der Gesamtcharakter des Vorhabens als trimodaler Güterumschlag gegeben (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Anhang 22 zum Erläuterungsbericht). Als alternative Planungsvarianten wurden neben der Vorzugsvariante auch der Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite des Hafens und die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite im Neuen Hafen untersucht (siehe weiterführend Kapitel C.III.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Prüfung umfasste die Standortmindestanforderungen (Trimodalität, 3-Schichtbetrieb, Umschlagkapazität von mindestens 100 000 TEU/a) als auch die Umweltverträglichkeit an den jeweiligen Standorten. Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials sind alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen zu berücksichtigen, eine weitergehende Prüfung von Standortalternativen außerhalb des Hafenbereichs ist insofern nicht erforderlich. Den vom Einwender benannten möglichen Alternativen fehlen grundlegende Voraussetzungen in Bezug auf die Planungsziele der Vorhabenträgerin. U. a. verfügt der gewählte Standort bereits über sehr gute Anbindungsverhältnisse für einen trimodalen Hafen. Es bedarf weder zusätzlicher Maßnahmen eines Gewässerausbaus noch der Verlegung von Anbindungsgleisen. Auch die straßenseitige Erschließung ist ohne umfangreiche straßenseitige Erschließungsmaßnahmen gegeben. Zudem ist die Nutzung der gewählten Vorhabenfläche aufgrund der vorhandenen Altlastenverdachtsflächen und der geringen Bodenwertigkeit für das Planvorhaben im Vergleich zu anderen Flächen besonders geeignet. Der von der Vorhabenträgerin vorgenommene Variantenvergleich und die Entscheidung für die Vorzugsvariante ist nicht zu beanstanden. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Auch die Auffassung, dass die vorhandenen Hafenanlagen ausreichend seien, ist nicht zutreffend. Weitere Steigerungen des Containerumschlags über die Schiene sind am bestehenden KV-Terminal nur noch sehr eingeschränkt unter zusätzlichem Rangieraufwand und zusätzlichen Moves zu realisieren. Es sind darüber hinaus keine weiteren schienengebundenen Slots für andere Kunden zur Container-Abfertigung vorhanden (siehe auch weitergehend Kapitel C.II.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Flächen der von der Vorhabenträgerin gewählten Vorzugsvariante sind ebenfalls unter Maßgabe der Belange des Hochwasserschutzes geeignet, um das Planvorhaben umzusetzen. Die Vorhabenträgerin hat einen Hochwassermaßnahmeplan erstellt, der Maßnahmen zur Flächen-, Bau-, Verhaltens- und Risikovorsorge umfasst (siehe auch Kapitel C.V.4.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses). Überdies wird die Hochwassergefährdung auf den Vorhabenflächen durch das Planvorhaben mit der Anhebung des Geländes im Bereich der Kaianlage sogar vermindert. Letztendlich kommen für die Alternativenprüfung nur von vornherein solche Flächen in Betracht, die für das konkrete Vorhaben geeignet sind. Dies ist aufgrund der geplanten Trimodalität außerhalb der Flussauen und außerhalb von Siedlungsflächen in Riesa nicht möglich. Es sind keine anderen Standortalternativen ersichtlich, die ernsthaft für das geplante Projekt in Betracht kommen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

2.19 BUND Landesverband Sachsen

- Einwendung vom 25. November 2015

Der Einwender lehnte mit Schreiben vom 25. November 2015 das geplante KV-Terminal ab unter Vorbringen der im folgenden genannten Gründe:

Zu I.: Der Einwender äußerte die Auffassung, dass von der grundsätzlichen Rechtswidrigkeit der im Verfahren intendierten Hafenerweiterung auszugehen sei, da im Planfeststellungsverfahren alle Vorhabenbestandteile abzubilden und in ihrer Gesamtheit den erforderlichen Prüfungen zu unterziehen seien. Dies beträfe auch die 2014 und 2015 umgesetzten Maßnahmen, wie der Bau der Stahlspundwand an der Kaimauer, Containerservicehalle, des Containerabfertigungsgebäudes, der südlichen Hafenerschließungsstraße, eines Fernwärmeanschlusses und die Umverlegung einer Trafostation. Damit sei auch die Entscheidung für Variante 3 bereits baulich manifestiert worden.

Diese Auffassung ist nicht zutreffend. Die geplante sog. Suprastruktur des Hafens Riesa, denen die geplanten landseitigen Umschlag- und Verkehrsanlagen zuzurechnen sind, ist keine Maßnahme der wesentlichen Umgestaltung eines Gewässers nach § 67 Abs. 2 WHG oder einer Wasserstraße nach § 14 Abs. 1 WaStrG. Bei dem Hafen Riesa, der für den trimodalen Umschlag des kombinierten Güterverkehrs zwischen den Verkehrsträgern Wasserstraße, Schiene und Straße bestimmt ist, ist der Bau der Containerumschlaganlage nicht als eine notwendige Folgemaßnahme nach § 75 Abs. 1 VwVfG eines Gewässerausbaus einzustufen. Das Vorhaben betrifft nicht die Umgestaltung des vorhandenen Hafenbeckens einschließlich seiner Ufer i. S. v. § 68 WHG. Die Schiffsanlagestellen im Bereich des Alten Hafen sind bereits vorhanden und weitergehende Maßnahmen daran nicht erforderlich. Eine räumliche Zuordnung der geplanten landseitigen Anlagen zum Gewässer oder seiner Ufer ist nicht gegeben. Die von der Vorhabenträgerin beabsichtigten Maßnahmen unterfallen somit nicht dem Regelungsbereich des § 68 WHG (siehe auch BVerwG, Urt. v. 19.2.2015, 7 C 11.12, juris Rn. 20). Bei dem Planvorhaben handelt es sich um die Errichtung und den Betrieb eines trimodalen Containerterminals im Hafen Riesa, welches zur Bedienung der Transportmittel Schiene/Straße/Wasserstraße mit zwei schienengebundenen Portalkränen und allen dafür erforderlichen Verkehrsanlagen, hier maßgeblich einer neuen Eisenbahnbetriebsanlage, der Umgestaltung der Ein- und Ausfahrten vom geplanten KV-Terminal in das öffentliche Straßennetz und die für den Umschlag erforderlichen Containerstellflächen sowie alle für den Betrieb der trimodalen Umschlaganlage notwendigen sonstigen Neben- bzw. Serviceanlagen ausgerüstet wird. Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist der prognostizierte Güterbahnverkehr. Insofern handelt es sich hier um eine eisenbahnrechtliche Planfeststellung i. S. von § 18 AEG.

Die von den Einwendern benannten, in den Jahren 2014/2015 umgesetzten Maßnahmen bedurften anderer Zulassungsentscheidungen, die auf der Grundlage des WHG, BImSchG oder der Vorschriften des Baurechts von den dafür zuständigen Behörden getroffen worden sind. Sie können und müssen daher nicht nochmals genehmigt werden. Darüber hinaus ist auch mit der Entscheidung, die in der Einwendung benannten Maßnahmen zur Genehmigung zu stellen, keine derartige Bindung in der Form eingetreten, dass das Planvorhaben nur noch auf der Vorhabenfläche planfeststellungsfähig wäre. Die Wahl zwischen den untersuchten drei Standortalternativen ist vielmehr nachvollziehbar aus anderen Gründen zugunsten der Variante 3 ausgefallen (siehe weiterführend Kapitel C.III.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Alternativenprüfung ist insgesamt nicht zu beanstanden. Die Prüfung umfasste neben der Vorzugsvariante als alternative Planungsvarianten den Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite und die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite des Hafenbeckens im Bereich „Neuer Hafen", wobei die

Prüfung sowohl die Standortmindestanforderungen als auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens an den jeweiligen Standorten berücksichtigte.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu II.: Der Einwender stellte weiterhin den Bedarf für eine Kapazitätserhöhung der Güterbinnenschifffahrt und damit die Notwendigkeit des Hafenausbaus für die geplante Kapazität in Frage. Ein trimodaler Kapazitätsausbau des Hafens Riesa sei ökonomisch nicht notwendig, weil aufgrund der sich seit 1990 kontinuierlich verschlechternden Wasserstandsbedingungen für die Güterbinnenschifffahrt auf der Elbe in Sachsen der An- und Abtransport von Gütern am Hafen Riesa über die Binnenschifffahrt nicht mehr wachsen werde. Eine Vergrößerung der Transportkapazitäten des LKW- und Schienentransports könne mit anderen Baumaßnahmen, ggf. auf anderen Flächen als den hier beplanten, mit nur weniger als der Hälfte der derzeit vorgesehenen Baukosten und zugleich deutlich geringeren nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt und Menschen in Riesa realisiert werden. Der BUND forderte daher mit der Einwendung die Prüfung alternativer Standorte für den Ausbau der Transportkapazität in Riesa unter Stärkung des schienengebundenen Güterverkehrs, wie z. B. die Entwicklung eines Containerterminals rechts der Elbe.

Die Einwendung ist in diesen Punkten nicht zutreffend. Vorliegend handelt es sich um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG. Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist der prognostizierte Güterbahnverkehr. Entsprechend dem Erläuterungsbericht ist die Auslastungsgrenze der bahnseitigen Umschlagkapazität bereits seit dem Jahr 2010 erreicht (siehe Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 1.1). Für den prognostizierten Anstieg des bahnseitigen Containerumschlags bietet das derzeit für den Güterumschlag genutzte Terminalgelände nicht die erforderlichen Kapazitäten. Die Prognose eines deutlichen Anstiegs des Kombinierten Verkehrs wie auch des Containerverkehrs wird für den Standort Hafen Riesa ebenfalls im Endbericht des vom BMVBS veranlassten Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (Stand Januar 2013) ausgewiesen. Hinsichtlich des in Riesa dominierenden Containerverkehrs sind zeitweilig auftretende wasserseitige Engpässe nicht maßgeblich relevant (siehe weiterführend Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses).

Eine Prüfung eines von den Einwendern als mögliche Planalternative benannte Standortvariante „rechts der Elbe" ist nicht erforderlich. Westlich der Elbe bei Riesa bietet sich auch für die Planfeststellungsbehörde erkennbar keine besonders geeignete Fläche für einen trimodalen Containerumschlag an. Es wurde von den Einwendern in diesem Zusammenhang auch keine konkrete Fläche genannt. Es bedürfte hier u. a. sowohl eines Gewässerausbaus der Elbe sowie die Anlage neuer Gleisanlagen, da westlich der Elbe bei Riesa keine parallel zur Elbe verlaufenden Bahngleise vorhanden sind. Der Umfang des naturschutzrechtlichen Eingriffs westlich der Elbe bei Riesa wäre wegen der vorhandenen Lebensräume und Bodenqualitäten ungleich höher. Darüber ist die vom Einwender vorgeschlagene Aufteilung des Güterumschlags auf zwei Standorte wirtschaftlich unzweckmäßig und würde zu einem deutlich höheren Flächenverbrauch führen.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu III.: Der Einwender rügte ebenfalls, dass in den im Jahr 2015 ausgelegten Planunterlagen fehlerhaft Bezug auf den 7. Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Riesa genommen wurde, obwohl dieser Entwurf zurückgezogen worden sei. Auch der aktuell in der Anhörung befindliche Flächennutzungsplan beinhalte viele Fehler; die Stellung-

nahme der Einwenderin zu diesem Entwurf des Flächennutzungsplans werde zum Bestandteil der Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für das geplante KV-Terminal gemacht. Derzeitig gäbe es keinen gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Riesa. Auch der Verweis der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht (Ordner 1 – Erläuterungsbericht, Seite 25) auf einen angeblich im Jahr 1993 eingereichten „gültigen" Bebauungsplan sei nicht korrekt. Ein gültiger Bebauungsplan sei der Öffentlichkeit nicht bekannt.

> Vorliegend handelt es sich hier um eine eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG, im Rahmen dessen eine Prüfung der Einhaltung der für ein Vorhaben geltenden gesetzlichen Vorgaben und Entscheidung über das Vorhaben unter planerischer Abwägung vorgenommen wird, nicht hingegen um die Aufstellung eines Bauleitplans. Substantiierte Widersprüche des Planvorhabens gegen einen neuen Entwurf des Flächennutzungsplans wurden vom Einwender nicht vorgetragen. Das Vorhaben läuft auch den Zielstellungen des gültigen Flächennutzungsplans der Stadt Riesa nicht zuwider. Der Flächennutzungsplan wurde zwischenzeitlich mit Genehmigungsbescheid des Landratsamtes Meißen vom 29. April 2019 genehmigt. Das Gelände im Bereich des Hafen Riesa wurde als Sondergebiet Hafen ausgewiesen. Hierzu wird direkt auf die weiterführenden Ausführungen unter Kapitel C.V.1.3 verwiesen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.
>
> Der o. g. Verweis auf einen im Jahr 1993 eingereichten „gültigen" Bebauungsplan benennt einen Fehler im Erläuterungsbericht, der von der Vorhabenträgerin mit der Tektur 1 korrigiert worden ist. Die Vorhabenträgerin verweist hier tatsächlich auf die „im Jahr 1993 begonnen Zulassungsverfahren für den Hafen Riesa (siehe Ordner 1 – Erläuterungsbericht vom 22.06.2020, Kapitel 5.2 Verfahrensablauf, 1. Absatz). Der Einwand hat sich in diesem Punkt erledigt.

Der Einwender rügte weiterhin, dass unzulässiger Weise mehrere neue Gebäude aus dem Planfeststellungsverfahren exkludiert und die Gebäude bereits errichtet worden seien. Diese fügten sich nicht in die nähere Umgebung gemäß § 34 Abs. 1 BauGB ein. Im Rahmen des Einfügens sei auch das Gebot der Rücksichtnahme zu beachten, hierbei sei auch das Abstandsflächengebot gemäß § 50 BImSchG einzuhalten.

> Die §§ 29 bis 37 BauGB sind auf eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren 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 ebenfalls nicht vor. Nach § 50 Satz 1 BImSchG ist die Anordnung emittierender Anlagen in der Nähe zu überwiegend dem Wohnen dienender Gebäude soweit wie möglich zu vermeiden. Dem wird durch das geplante Vorhaben hinreichend Rechnung getragen, zumal das Planvorhaben auf die Lage entlang des Hafenbeckens angewiesen ist. Auch werden mit dem Vorhaben die Anforderungen an den Immissionsschutz gewahrt (siehe auch Kapitel C.V.3 des Planfeststellungsbeschlusses).
>
> Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Der Einwender stellte darüber hinaus die Ausführungen der Vorhabenträgerin zu den Belangen des Hochwasserschutzes in Frage. Der Grundsatz 7.4.5 des Regionalplans sei zu berücksichtigen. Das Vorhaben führe zu einem Verlust von erheblichem Retentionsraum, der bei einem 100-jährlichen Hochwasser Schäden an anderer Stelle zusätzlich

verursache. Nach Einschätzung des Einwenders sei das Retentionsvolumen zu klein berechnet, da die Hochwasserschutzmaßnahme Kirchstraße (Fertigstellung 2016) ebenfalls erheblichen Retentionsraum auf der nördlichen Hafenseite weggenommen habe. Die Auswirkungen beider Maßnahmen sei kummulativ zu betrachten. Weiterhin bezweifelte der Einwender fachlich pauschal die Ergebnisse der Betrachtungen in den Stellungnahmen zum Hochwasser und forderte eine Ergänzung.

> Die Belange des Hochwasserschutzes haben mit der Planung für das KV-Terminal in hinreichendem Maße Berücksichtigung gefunden. Mit dem von der Vorhabenträgerin veranlassten hydraulischen Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen (Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen) wurde nachgewiesen, dass mit dem Neubau des KV-Terminals im Bereich des Hafens Riesa, im Gewässerbett der Elbe und auf den umliegenden Vorländern bei HQ_{100} so geringfügige Veränderungen der Wasserspiegellagen und Fließgeschwindigkeiten einhergehen, dass diese modelltechnisch nicht einmal genau abgebildet werden konnten. Auch die geplanten bzw. zwischenzeitlich errichteten Hochwasserschutzanlagen der LTV haben in der gutachterlich erstellten Wasserspiegellagenberechnung Berücksichtigung gefunden (siehe auch Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen – Kapitel 1 und Anlage 3). Auf die einschlägigen Ausführungen unter Kapitel C.V.4.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses wird direkt verwiesen. Entsprechend den nachvollziehbaren gutachterlichen Ausführungen wird das Vorhaben keinen maßgeblichen Einfluss auf den Rückhalt im Überschwemmungsgebiet der Elbe haben. Auch der vorhabenbedingte Retentionsraumverlust, der nur ca. 0,1 ‰ des bei einem seltenen Elbehochwasser abfließenden Wasservolumens beträgt, wird im Rahmen des Vorhabens vollständig ausgeglichen (siehe im Folgenden Kapitel C.V.4.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Vorhabenträgerin hat darüber hinaus einen Hochwassermaßnahmeplan erstellt, der Maßnahmen zur Flächen-, Bau-, Verhaltens- und Risikovorsorge umfasst (siehe auch Kapitel C.V.4.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses). Insgesamt steht das geplante Vorhaben auch den Belangen des Hochwasserschutzes nicht entgegen, eine Gefährdung von Leben und Gesundheits- oder Sachschäden sind nicht zu befürchten bzw. die nachteiligen Auswirkungen werden ausgeglichen. Die befürwortenden Stellungnahmen der zuständigen Wasserbehörden bestätigen diese Einschätzung. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Im Fazit der von dem Einwender geäußerten Bedenken gegenüber der wirtschaftlichen Situation der Vorhabenträgerin auch im Zusammenhang mit den bei Hochwassersituationen möglichen Schäden an der Hafeninfrastruktur wird von diesem ein alternativer Standort für die Kapazitätserweiterung des Riesaer Hafens an einem anderen hochwassersicheren Standort gefordert.

> Hinsichtlich der vom Einwender angesprochenen Hochwasserrisiken ist festzustellen, dass die Überschwemmungssituation auf den Vorhabenflächen durch die mit dem Planvorhaben erfolgende Anhebung des Geländes im Bereich der Kaianlage entschärft wird. Darüber hinaus wird den möglichen Hochwassergefahren durch geeignete Maßnahmen zur Flächen-, Bau-, Verhaltens- und Risikovorsorge entsprochen (z. B. Aufständerung der Mittelspannungsanlage, Einführung des Hochwassermaßnahmeplans). Auf die vorstehenden Ausführungen zu den Belangen des Hochwasserschutzes wird ebenfalls Bezug genommen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu IV.: Sofern der Einwender die Wirtschaftlichkeit der geplanten Investition infolge der eingeschränkten Schiffbarkeit der Elbe und des hohen Unterhaltungsaufwandes für das

Hafenbecken Riesa in Frage stellt, sind keine Anhaltspunkte für eine mangelnde Finanzierbarkeit erkennbar.

> Die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens ist in erster Linie das Problem eines Vorhabenträgers. Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens kann die Wirtschaftlichkeit allenfalls dann eine Rolle spielen, wenn dem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken gegenüberstehen, da es in diesem Fall wegen mangelnder Finanzierbarkeit an der notwendigen Planrechtfertigkeit fehlt (siehe BVerwG, Urteil v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04, BVerwGE 116, 125, Rn.198 ff.). Derartige unüberwindbare Schranken sind hinsichtlich des geplanten Vorhabens auch für die Planfeststellungsbehörde nicht absehbar (siehe auch Ordner 1, Register 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 5.1).

Darüber hinaus trug der Einwender vor, dass der geplante Standort für das KV-Terminal verkehrstechnisch infolge der weitgehenden Auslastung der relevanten Straßen im Riesaer Stadtgebiet ungünstig sei und vermehrt zu einem Verkehrsstau und anderen negativen Folgen, wie z. B. Schadstoff- und Lärmbelastung, führe. Die derzeit prognostizierte Menge ließe sich nach Einschätzung des Einwenders über die bestehenden Zuwegungen und Abfertigungsinfrastruktur nicht in einem realistischen Zeitraum bewältigen.

> Mit dem erstellten Verkehrsplanerischen Gutachten zum vorhabenbedingten LKW-Verkehr wurde zutreffenderweise nachgewiesen, dass die Straßen und die Knotenpunkte im Hafenumfeld prognostisch leistungsfähig sind (siehe auch Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten vom 05.01.2018, Kapitel 4.2.2 und Anlage 3). Die Stellungnahmen der zuständigen Verkehrsbehörden und der Polizeidirektion Dresden bestätigen diese Einschätzung. Wie mit dem Verkehrsplanerische Gutachten dokumentiert, wird der An- und Abfahrverkehr der LKW zum Hafen Riesa bereits im Bestand zu 90 % über die Lauchhammerstraße abgewickelt (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Verkehrsplanerisches Gutachten vom 31.07.2014, Abbildungen 6 und 7). Gleichzeitig hat die Vorhabenträgerin auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde geeignete und ausreichende Maßnahmen zur Minimierung der Immissionsbelastungen für die Nutzungen entlang der den Alten Hafen erschließenden öffentlichen Straßen durch den vorhabeninduzierten LKW-Verkehr geplant (u. a. verkehrslenkende Maßnahmen für das sich an die geplanten Hafenzu- und -ausfahrten anschließende öffentliche Straßennetz, eingeschränkter LKW-Verkehr im Nachtzeitraum). Hierzu wird direkt auf die Ausführungen unter Kapitel C.V.3.1.3 verwiesen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu V.: Der Einwender als ein Unterzeichner der Wittenberger 6-Punkte-Erklärung zur Elbe vom 19. Juli 2012 erklärte ebenfalls diese Erklärung zum Bestandteil der Einwendungen gegen das geplante KV-Terminal.

> Die Elbe ist ab Schöna eine Bundeswasserstraße i. S. des § 1 Abs. 1 WastrG. Diese Zuordnung liegt ebenfalls dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde. Das geplante Vorhaben steht zudem der Wittenberger Erklärung nicht entgegen (siehe u. a. auch Kapitel C.V.4 und C.V.9 des Planfeststellungsbeschlusses). Mit dem geplanten Vorhaben sind für die Elbe keine Maßnahmen des Gewässerausbaus i. S. des § 67 Abs. 2 WHG bzw. sonstige Maßnahmen, die mit einem Eingriff in das Gewässer verbunden sein könnten, geplant oder setzen solche voraus. Der Einwand wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu VI.: Der Einwender übte ebenfalls Kritik am Verkehrsplanerischen Gutachten in der Form, dass dieses nicht die tatsächlichen Verkehrsbewegungen in Riesa berücksichtige.

So sei nicht beachtet worden, dass die Kreuzung Paul-Greifzu-Str. / Hamburger Str. / Rostocker Str. seit Ende 2013 für den Schwerverkehr durchlässig sei und der vorhabeninduzierte Schwerverkehr sich damit auch zwangsweise über die Rostocker Straße verlagern werde. Damit würde eine enorme Lärmverschlechterung auch für das Wohngebiet Weida hervorgerufen, besonders in der Nacht. Dies sei bislang, ebenso wie die Kapazitätserhöhung des Elbe-Stahlwerke von Feralpi, im Gutachten nicht berücksichtigt worden, obwohl die Änderungen gegenüber dem Verkehrsgutachten im Scopingverfahren gravierend seien. Es werde daher eine vollständige Aktualisierung und Qualifizierung des Verkehrsgutachtens gefordert.

> Die Kapazitätserweiterung der Elbe-Stahlwerke von Feralpi und die damit verbundene Steigerung des Verkehrsaufkommens wurde richtigerweise im Rahmen des für das geplante Vorhaben erarbeiteten Verkehrsplanerischen Gutachtens betrachtet (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Verkehrsplanerisches Gutachten vom 31.07.2014, Kapitel 2.3 und Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten vom 05.01.2018, Kapitel 3). Hierbei hat auch der Ausbau des KP Rostocker Str. / Paul-Greifzu-Str. (KP 4) und die damit verbundene Durchlässigkeit für den Schwerverkehr Berücksichtigung gefunden (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten vom 05.01.2018, Kapitel 4.2 und Anlage 5). Soweit der Gutachter einschätzt, dass nur ein geringer Anteil der LKW-Fahrten über den KP Rostocker Str. / Paul-Greifzu-Str. führen werde, da diese Route für den Schwerverkehr weder Zeit- noch Streckenvorteile gegenüber der Fahrt über die Lauchhammerstraße mit sich bringt, stehen dem keine maßgeblichen Bedenken entgegen. Auch die zuständigen Verkehrsbehörden trugen mit ihren Stellungnahmen keine derartigen Bedenken vor. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Der Einwender stellte ebenfalls in Frage, dass die Uttmannstraße und die Heinrich-Schönberg-Straße als Straßen im kommunalen Bereich, die nur der Bauklasse 2 entsprächen, den Anforderungen an den geplanten Schwerverkehr gerecht werden könnten. Die durch den Schwerlastverkehr verursachten Schäden in der Fahrbahndecke seien von den Steuerzahlern der Stadt Riesa bzw. von der Stadt Riesa aufzubringen.

> Beide Straßen sind öffentliche Straßen und unterliegen damit nicht der Planungshoheit der Vorhabenträgerin. Deren Planung hinsichtlich Auslegung der Verkehrsanlagen endet an der Grundstücksgrenze und setzt eine funktionierende öffentliche Erschließung voraus. Diese ist hier gegeben. Dass das kommunale Straßennetz im Bereich des Hafens grundsätzlich geeignet ist, den vorhabeninduzierten Verkehr aufzunehmen, wurde mit den von der Vorhabenträgerin veranlassten Verkehrsgutachten nachgewiesen. Auch die von den zuständigen Straßenbaulastträgern und der Verkehrsbehörde im Anhörungsverfahren ergangenen Stellungnahmen stützen diese Einschätzung. Insofern kann insgesamt davon ausgegangen werden, dass eine ausreichende Leistungsfähigkeit des an den Hafen angrenzenden öffentlichen Straßennetzes für die Aufnahme des vorhabenbedingten Verkehrs gegeben ist. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu VII.: Der Einwender lehnte weiterhin die geplante Hafeneinfahrt und die vorgesehene Verkehrslenkung über die Uttmannstraße aufgrund der an die Uttmannstraße und Lauchhammerstraße angrenzenden Wohngebiete ab und forderte daher eine alternative Planung für die Zu- und Abliefertransporte per LKW. In diesem Zusammenhang schätzte der Einwender ein, dass aufgrund der problematischen Situation der vorhabeninduzierten LKW-Lieferverkehre eine Kapazitätserweiterung des Hafens Riesa auf anderen Flächen kostengünstiger und mit deutlich geringeren negativen Umweltauswirkungen verbunden sei.

Weshalb die Lauchhammerstraße für den Schwerlastverkehr ungeeignet sein soll, erschließt sich nicht. Grundsätzlich steht das gesamte Straßennetz nach geltendem Recht jedem Verkehr offen ohne Rücksicht auf Quelle, Ziel und Zweck. Bei der Lauchhammerstraße handelt es sich um eine Bundesstraße, die Teil eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes ist und einem weiträumigen Verkehr dient oder zu dienen bestimmt ist (siehe § 1 Abs. 1 FStrG). Damit ist der Lauchhammerstraße bereits durch Gesetz eine besondere Zweckbestimmung in Bezug auf das überörtliche Verkehrsnetz zugewiesen. Über die Uttmannstraße werden im Bestand bereits die Elbe-Stahlwerke von Feralpi erschlossen. Dies betrifft nach der Erweiterung dieses Standortes ein Aufkommen von ca. 890 LKW/d. Es sind darüber hinaus keine konkreten Anhaltspunkte erkennbar, dass die Kreuzung Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. in Riesa nach Ausbau der Hafenzu- und -abfahrt für den vorhabenbedingten LKW-Verkehr ungeeignet sein soll. So kommt auch das Verkehrsplanerische Gutachten für den KP Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. / Anbindung KV-Terminal zu einer prognostischen Bewertung entsprechend der Stufe B nach HBS 2015 (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten vom 05.01.2018, Kapitel 4.2.2 und Anlage 3). Dies bedeutet, dass die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme vom bevorrechteten Verkehr beeinflusst werden, die dabei entstehenden Wartezeiten jedoch kurz sind. Damit ist der KP auch prognostisch leistungsfähig. Das Verkehrsplanerische Gutachten zeigt gleichzeitig auf, dass der An- und Abfahrverkehr der LKW zum Hafen Riesa auch in der Vergangenheit zu 90 % über die Lauchhammerstraße abgewickelt worden ist (siehe Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen – Verkehrsplanerisches Gutachten vom 31.07.2014, Abbildungen 6 und 7). Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu VIII.: Unter Bezugnahme auf den Grundsatz in Nr. 7.3.1 des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge (hier bezogen auf die 1. Gesamtfortschreibung des Regionalplans) forderte der Einwender eine eingehende Auseinandersetzung mit der Verhinderung des Eintrags erheblicher Schadstoffmengen in das Grundwasser.

Das Planvorhaben trägt dem Grundwasserschutz in besonderem Maße Rechnung. Mit der geplanten Oberflächenversiegelung im Bereich des KV-Terminals und Ableitung des hier anfallenden Niederschlagswassers über Entwässerungsanlagen in das Hafenbecken wird die Vertikaldrift des Niederschlagswassers ausgeschlossen und damit eine weitere Mobilisierung von Schadstoffen aus den im Vorhabengebiet dokumentierten Altlastenverdachtsflächen in das Grundwasser bzw. Hafenbecken unterbunden. Die Flächenversiegelung ist ebenfalls Voraussetzung für die Vermeidung eines möglichen Eintrags wassergefährdender Stoffe aus dem für den Gefahrgutumschlag geplanten Bereich in das Grundwasser oder Hafenbecken. Das Niederschlagswasser wird über ein Leitungssystem und einen Lamellenklärer in das Hafenbecken eingeleitet, an dem auch zwei Schieber zur Notabsperrung im Havariefall angeordnet sind. Gleichzeitig verfügen die versiegelten Gleiswannen und das System der Rohrleitungen über ein ausreichendes Speichervolumen, um im Unglücksfall den maximal notwendigen Rückstau von verunreinigtem Niederschlagswasser aufzufangen und schadlos zu entsorgen (siehe auch Kapitel C.V.4.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Weiterhin trug der Einwender vor, dass es zweifelhaft sei, dass das Vorhaben den Anforderungen des raumplanerischen Grundsatzes gemäß Nr. 7.3.7 (hier bezogen auf die 1. Gesamtfortschreibung des Regionalplans) des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge i. V. mit der Wasserrahmenrichtlinie gerecht werde.

Der raumordnungsrechtliche Grundsatz gemäß Nr. 7.3.7 der 1. Gesamtfortschreibung des Regionalplans von 2009 (überholt durch 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans 2020) bezieht sich auf Gewässerausbaumaßnahmen. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens für das KV-Terminal ist jedoch kein Gewässerausbau. Es handelt sich hier um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG. Das Planvorhaben wird auch den jeweiligen wasserkörperbezogenen Umwelt- bzw. Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie gerecht. Im Einzelnen wird hierzu direkt auf die Ausführungen im Kapitel C.V.4.1 verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Soweit vom Einwender der Schutz der im Baubereich vorhandenen Zauneidechsenpopulation entsprechend der geltenden artenschutzrechtlichen Anforderungen gefordert wurde, kam die Vorhabenträgerin der Forderung in hinreichendem Maße nach.

Die Vorhabenträgerin ließ in den Jahren 2018 und 2019 Zauneidechsenerfassungen im Planungsgebiet vornehmen (siehe Ordner 5, Register 3 der Planunterlagen). Erweitert wurde das Untersuchungsgebiet im Jahr 2019 um das im Bereich der Hafenbeckenmündung parallel zur Elbe verlaufende Anschlussgleis (sog. Muskatorgleis). Gleichzeitig wurde neben dieser Erfassung die Eignung des für die Zauneidechse vorgesehenen Ersatzhabitats im ehemaligen Spülfeld Kläranlage Riesa fachlich bewertet und im Hinblick auf den vorhabenbedingten Umfang gutachterlich prognostisch beurteilt. Mit dem von der Vorhabenträgerin geplanten Rückbau der Gleisanlagen im zeitigen Frühjahr (ab Mitte April) unter Überwachung durch eine ökologische Baubegleitung (Maßnahme V6kvM), der bedarfsweisen Absperrung der Zauneidechsenhabitate vom Schotterkörper während der Bauzeit und dem Absammeln vorgefundener Tiere sowie deren Verbringen in Ersatzquartiere (Maßnahme V10kvM) und eine zeitlich vorgezogene Bereitstellung, Pflege und Unterhaltung von Habitatflächen der Zauneidechse im ehemaligen Spülfeld der Kläranlage Riesa unter Einbringung zusätzlicher Habitatrequisiten (Maßnahme CEF 4) kann ein baubedingtes Töten bzw. Verletzen von Individuen dieser Tierart ausgeschlossen werden. Darüber hinaus ist eine Wiederbesiedlung der Bereiche um die neuen Gleisanlagen durch diese Art möglich (siehe auch Kapitel C.V.7.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung hat sich in diesem Punkt erledigt.

Der Einwender lehnte das Planvorhaben auch unter Verweis auf die von der Vorhabenträgerin beigebrachten Untersuchungen zur FFH-Verträglichkeit ab. Nach dessen Einschätzung werde die dahingehende Untersuchung als unzureichend bewertet und es sei daher fraglich, ob der Neubau des Terminals im Hafen Riesa mit den Erhaltungszielen der Schutzgebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung vereinbar sei.

Diese Auffassung ist nicht zutreffend. Das geplante KV-Terminal liegt bereits außerhalb von Natura 2000-Gebieten. Für die FFH-Gebiete „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ sowie „Döllnitz und Mutzschener Wasser“ und das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ wurden dennoch jeweils FFH-Vorprüfungen durchgeführt. Diese gelangten zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass von dem Planvorhaben weder die in den Erhaltungszielen genannten Anhang I-Lebensraumtypen noch die Anhang-II-Arten unzulässig beeinträchtigt werden. Auch die Erhaltungsziele für das Vogelschutzgebiet werden offensichtlich nicht beeinträchtigt. In diesem Zusammenhang wird direkt auf die Ausführungen unter Kapitel C.V.5 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Somit bedurfte es in allen Fällen keiner vertiefenden Verträglichkeitsuntersuchungen durch die Vorhabenträgerin. Die mit der Einwendung pauschal geltend gemachten unzureichenden Untersuchungen sind damit nicht gegeben. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu IX.: Der Einwender trug darüber hinaus vor, dass es sich infolge des geplanten Gefahrstoffumschlags nach seiner Auffassung bei dem geplanten KV-Terminal um einen Betriebsbereich gem. der Definition des § 3 Nr. 5b BImSchG handele und deshalb zu prüfen sei, inwieweit die Umschlaganlage unter die Vorgaben der Störfallverordnung falle mit den daraus resultierenden Konsequenzen. Der ausgelegte Planfeststellungsantrag enthalte dagegen bislang keine Angaben zu Fragen der Anlagensicherheit im Zusammenhang mit den Vorgaben der Störfallverordnung und sei deshalb unvollständig.

Entgegen der Auffassung des Einwenders handelt es sich bei dem Planvorhaben nicht um einen Betriebsbereich gem. der Definition des § 3 Nr. 5b BImSchG i. V. mit der Seveso-II/Seveso-III-Richtlinie. Gemäß Artikel 4 lit. c) Seveso-II-Richtlinie, Art. 2 Abs. 2 lit. b) der Seveso-III-Richtlinie gilt die Richtlinie nicht für die Beförderung gefährlicher Stoffe und deren damit in unmittelbarem Zusammenhang stehenden, zeitlich begrenzten Zwischenlagerung auf der Straße, der Schiene und den Binnenwasserstraßen einschließlich des Be- und Entladens sowie des Umladens von einem Verkehrsträger auf einen anderen Verkehrsträger im Hafenbecken, an Kaianlagen oder Verschiebebahnhöfen. Dies gilt auch für das hier in Rede stehende Planvorhaben. Zudem plant die Vorhabenträgerin hinsichtlich der Anlagensicherheit und Störfallvorsorge (z. B. Bekämpfung von Schadensfeuern und ungewolltem Freisetzen gefährlicher Stoffe) unter Abstimmung mit der Feuerwehr Riesa die Erarbeitung eines Maßnahmeplans vor der Inbetriebnahme des Terminals mit Aufnahme in die Betriebsvorschriften für das KV-Terminal (siehe auch Ordner 1 – Erläuterungsbericht, Kapitel 10.2 sowie Ordner 8, Register 2 der Planunterlagen – Brandschutzkonzept). Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu X.: Soweit der Einwender die Kritik äußerte, dass das vorgelegte Brandschutzgutachten nicht dem Stand der Sicherheitstechnik entspräche, weil die Löschwasserversorgung, Löschwassereinrichtungen und Löschwasserrückhaltung nicht ausreichend berücksichtigt wären, ist diese nicht begründet.

In Anlehnung an § 54 i. V. mit §§ 66 und 68 SächsBO bzw. § 12 DVOSächsBO legte die Vorhabenträgerin als Planteil dem Planfeststellungsantrag ein Brandschutzkonzept bei (siehe auch Ordner 8, Register 2 der Planunterlagen). Als Bemessungsgrundlage für die Löschwasserversorgung wurde zulässigerweise das gültige DVGW-Arbeitsblatt W 405 „Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung" herangezogen. Mit dem Brandschutzkonzept wurde nachvollziehbar dokumentiert, dass entsprechend der gesetzlichen Vorgaben ein Löschwasserbedarf von 1 600 l/min über einen Zeitraum von zwei Stunden gewährleistet werden kann. Für das Planvorhaben wird dieser Löschwasserbedarf durch eine innerbetriebliche Löschwasserversorgung über zwei nasse, zentral versorgte Stichleitungen entlang der landseitigen Abstellspuren für Container sichergestellt. Das Löschwasser wird hierfür direkt über Zwillingspumpen aus dem Hafenbecken entnommen. Die Zugänglichkeit wird durch Feuerwehrflächen/Brandschutzgassen sichergestellt. Inwieweit das vorbeschriebene Konzept der Löschwasserversorgung tatsächlich unvollständig sein soll, erschließt sich aus der Einwendung nicht. Auch das pauschal als unvollständig gerügte Konzept der Löschwasserrückhaltung wird im Brandschutzkonzept mit der gebotenen Ausführlichkeit behandelt (siehe Ordner 8, Register 2 der Planunterlagen – Kapitel 3). Für den Umschlagbereich wurde die Ausbildung eines Löschwasserrückhaltevolumens unter Heranziehung der LöRüRL berechnet mit dem Ergebnis, dass das verfügbare Rückhaltevolumen des Oberflächenentwässerungssystems ggf. anfallendes Löschwasser- und Leckagevolumina sicher aufnehmen kann (siehe Ordner 8, Register 2 der Planunterlagen – Kapitel 3.1). Die auf den Betonflächen

anfallenden Flüssigkeiten werden zunächst zu Schlitzrinnen geführt, über welche die Flüssigkeiten in die Hauptsammelleitung zum Auslaufbauwerk am Hafenbecken geführt werden. Die Gleisfläche ist in pyramidenförmige Sammelbereiche unterteilt, von denen ausgehend die anfallenden Flüssigkeiten über einen zentralen Einlauf in die Hauptsammelleitung fließen. Um einen Eintritt von kontaminiertem Wasser in das Hafenbecken zu verhindern, werden Absenkrinnenschieber installiert, um z. B. bei einem Brandfall eine sichere Absperrung des Entwässerungssystems zu ermöglichen. Anhaltspunkte für eine ungenügende Löschwasserrückhaltung lassen sich aus der Einwendung auch für die Planfeststellungsbehörde nicht entnehmen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu XI.: Der Einwender rügte, dass sich die Untersuchungen in den eingereichten Planunterlagen insbesondere auf den neuen Bereich des Hafenterminals beschränkten und der alte, gegenwärtig betriebene Bereich des Hafens aber notwendigerweise in den Untersuchungen hätte mit berücksichtigt werden müssen.

Für den bestehenden Bereich des Hafens Riesa (Neuer Hafen) sind keine Maßnahmen des Planvorhabens vorgesehen, das Gelände des Neuen Hafens wird nicht für das geplanten KV-Terminal in Anspruch genommen. Darüber hinaus wurden bei verschiedenen Untersuchungen, wie z. B. bei der Bedarfsermittlung für das geplante Vorhaben, eine Analyse des im Bestand vorhandenen KV-Terminals im Neuen Hafen Riesa und dessen Umschlagszahlen zu Grunde gelegt (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 1, 2 und Anhang 21). Weiterhin wurde bei der Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen für das Vorhaben zutreffenderweise der bestehende Hafenbetrieb bei der Bestimmung der Vorbelastung (siehe auch Ordner 7, Register 1) und im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie betrachtet (siehe auch Ordner 3, Register 1). Die Einwendung wird daher in dem Punkt zurückgewiesen.

Zu XII.: Der Einwender äußerte ebenfalls die Besorgnis, dass es mit der Inbetriebnahme des neuen Hafens zu einer erheblichen Verschlechterung der Luftqualität kommen könne. So sei zu befürchten, die im Hafen anliegenden Schiffsdiesel und die auf den Schiffen betriebenen Aggregate könnten zu erheblichen Luftbelästigungen beitragen.

Mit dem Planvorhaben ist keine erhebliche Verschlechterung der Luftqualität zu besorgen. Als im Zusammenhang mit dem geplanten KV-Terminal zu berücksichtigender Emittent für Luftschadstoffe ist der vorhabenbedingte LKW-Verkehr als maßgeblich zu beurteilen. Die Schiffsdiesel tragen nur kurzzeitig während der Hafenein- oder Ausfahrt zur Luftschadstoffemission bei und können daher bei der gutachterlichen Untersuchung der vorhabeninduzierten Luftschadstoffemissionen unberücksichtigt bleiben. Die Vorhabenträgerin hat eine Luftschadstoffuntersuchung im öffentlichen Straßenraum bei Berücksichtigung des vorhabenbedingten Kfz-Verkehrs in die Planunterlagen eingeführt (Ordner 9, Register 8 der Planunterlagen). Im Ergebnis der gutachterlichen Untersuchungen wurde prognostiziert, dass die Schadstoffbelastung des Umfeldes sich infolge des geplanten Vorhabens im Vergleich zur Nullvariante nicht wesentlich ändern wird, eine Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist nicht zu erwarten (siehe auch Kapitel C.V.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu XIII.: Auch hinsichtlich der vorhabenbedingten Lichtimmissionen befürchtete der Einwender erhebliche und besonders störende Belästigungen für die umliegenden Wohnbereiche in der Nachtzeit. Nach Einschätzung des Einwenders seien diese Belästigungen auch nicht ausreichend in den vorgelegten Gutachten gewürdigt.

Die Vorhabenträgerin ließ eine Lichtimmissions-Untersuchung erstellen, mit der nachvollziehbar belegt werden konnte, dass die Lichtimmissionen des geplanten Vorhabens unter Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen für die Ausrichtung der Beleuchtungsanlagen keine schädlichen Wirkungen für die umgebenden Siedlungsbereiche hervorrufen. Auch ohne die geplante Sichtschutz- und Gestaltungsmaßnahme E 1 werden die relevanten Immissionswerte für die Beleuchtungsstärke und Blendwirkung eingehalten (siehe auch Ordner 7, Register 3 der Planunterlagen, Nebenbestimmungen unter A.III.4.6 und Kapitel C.V.3.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Als weitere Maßnahme zur Minimierung der Auswirkungen durch die Beleuchtung der KV-Anlage sind operativ flexibilisierte Schaltzeiten der Beleuchtung vorgesehen, die es erlauben, auf die Wohn- und Freiraumnutzungsrhythmen einzugehen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu XIV.: Nach Einschätzung des Einwenders sei das Vorhaben auch im Hinblick auf die Lärmbelastungen nicht genehmigungsfähig, da die Lärmprognose in wesentlichen Teilen nicht nachvollziehbar sei, den Vorgaben der TA Lärm nicht entspräche, die tatsächlich von dem Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen sowie die zu Grunde gelegten Vorbelastungen erheblich unterschätzt würden und somit zu befürchten sei, dass die zu erwartenden Lärmgesamtbelastungen teilweise über den zulässigen Richtwerten der TA Lärm liegen würden. Im Einzelnen stellte der Einwender insbesondere bestimmte Gebietseinstufungen, Vorbelastungswerte für verschiedene Lärmquellen, geplante Lärmschutzmaßnahmen, die richtige Anwendung des Rechenmodells für die Ermittlung der Immissionsbelastungen und die Ermittlung der Lärmbelastung durch den LKW-Verkehr auf Straßen in Frage.

Die vom Einwender erhobenen Bedenken hinsichtlich der Ermittlung der Vorbelastung und der prognostizierten Lärmimmissionen konnten ausgeräumt werden. Das von der Vorhabenträgerin veranlasste Schalltechnische Gutachten einschließlich der im Ergebnis der Anhörung erfolgten Fortschreibung (Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen) zeigen letztendlich auf, dass bei Durchführung der geplanten Lärmminderungsmaßnahmen die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm in Bezug auf die vom Terminal ausgehenden Schallimmissionen tags und nachts eingehalten werden bzw. unzumutbare Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes ausgeschlossen werden (vgl. auch Kapitel C.V.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Berechnung der durch Feralpi erzeugten Vorbelastungspegel erfolgte durch die Vorhabenträgerin in gegenseitiger Abstimmung unter Einsatz des aktuellen Rechenmodells für Feralpi, jedoch an den hier für das KV-Terminal zu betrachtenden maßgeblichen Immissionsorten. An diesen Immissionsorten liegen die Vorbelastungspegel durch Feralpi deutlich unter den Richtwerten der TA Lärm (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020, Tabelle 3.3). Im Einzelnen wird hierzu direkt auf das Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Das geplante Vorhaben ist auch unter Beachtung der vorhabenbedingten Lärmimmissionen für das Wohnumfeld als genehmigungsfähig zu beurteilen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Soweit der Einwender Kritik daran übte, dass die Planunterlagen keine Aussagen zu den Lärmemissionen enthielten, die beim Bau der Anlage entstehen, wurde diesem Einwand durch die Vorhabenträgerin entsprochen.

Mit der Tektur 1 wurde eine Schalltechnische Untersuchung zu den Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft (Ordner 9, Register 7) in den Planfeststellungsantrag aufgenommen und der Öffentlichkeit zur Kenntnis gegeben. Im Ergebnis

der gutachterlichen Untersuchung wurde nachvollziehbar ermittelt, dass bei Umsetzung der empfohlenen lärmmindernden Maßnahmen und Beachtung der Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses unzumutbare Beeinträchtigungen durch Baulärm vermieden werden (siehe auch Kapitel C.V.3.1.4 des Planfeststellungsbeschlusses).

Zu XV.: Die Ergebnisse der mit dem Planfeststellungsantrag vorgelegten Erschütterungstechnischen Untersuchung (Ordner 7, Register 2) wurden vom Einwender ebenfalls in Frage gestellt. In diesem Zusammenhang wurden besonders die dem Gutachten zu Grunde liegenden Annahmen, wie die Anzahl der Fahrverkehre, die vorgelegten Messwerte zu Erschütterungen und die vorgenommene Gebietseinstufung angezweifelt.

Die im Rahmen der Erschütterungstechnischen Untersuchung herangezogenen Gebietseinstufungen entsprechen den tatsächlichen Nutzungsverhältnissen und stehen im Einklang mit den Regelungen der BauNVO. Insbesondere die Annahme eines Mischgebietes südlich der Paul-Greifzu-Straße ist zutreffend. Gemäß § 6 Abs. 1 BauNVO dienen Mischgebiete dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. In dem Gebäude Hafenstr. 1 ist eine Filiale der Sparkasse untergebracht. Entlang der Lauchhammerstraße befindet sich u. a. eine Vinothek, in der Nähe der Heinrich-Lorenz-Str. das Werner-Heisenberg-Gymnasium und südlich der Wohnbebauung an der Heinrich-Lorenz-Str. schließt sich das Werksgelände der Elektro-Industriemontagen GmbH an. Dem Charakter eines faktischen oder reinen Wohngebiets entspricht dies nicht. Auch die Einstufung des Gebiets um die Kastanienstraße als Gewerbegebiet wirft infolge des hier angesiedelten Ortsverbands Riesa des Technischen Hilfswerks sowie der Gebäude der Feuerwehr Riesa und eines Rohrforschungszentrums keine Zweifel auf.

Auch die in der Erschütterungstechnischen Untersuchung angelegten Parameter, wie die maximale Anzahl der Fahrverkehre, entsprechen dem (im Ausgangsantrag) prognostizierten Nutzungsumfang für das Planvorhaben, so 3 Zugein- und -ausfahrten pro Tag mit Zerlegung der einfahrenden Ganzzüge in sechs Teilzüge, Ent-/Beladung von max. einem Schiff pro Tag, Verkehrsaufkommen von ca. 300 LKW tags sowie - wie ursprünglich geplant - 30 LKW und 160 Kranbewegungen nachts. Die Grundannahmen gründen sich auf Messergebnisse in direkt vergleichbaren Situationen (siehe auch Ordner 7, Register 2 der Planunterlagen – Kapitel 1, letzter Absatz).

Infolge der Änderungen in Bezug auf den Nachtbetrieb des KV-Terminals, hier insbesondere die Abfertigung von nur noch zwei LKW pro Stunde und insgesamt 80 Kranbewegungen in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr, kann eingeschätzt werden, dass sich die Ergebnisse des Erschütterungstechnischen Gutachtens eher zur sicheren Seite hin gestalten. Die befürwortende Stellungnahme des LfULG, Referat Anlagenbezogener Immissionsschutz vom 12. Oktober 2016 bestätigt diese Einschätzung.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu XVI.: Der Einwender machte abschließend mit der Einwendung vom 25. November 2015 pauschal geltend, dass unter Berücksichtigung aller in den mit diesem Schreiben geäußerten inhaltlichen Bedenken zum geplanten KV-Terminal davon auszugehen sei, dass die durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung fehlerhaft und die voraussichtlichen Umweltauswirkungen nicht vollständig ermittelt worden seien.

Aufgrund dieser nur allgemein gehaltenen Kritik können daraus keine konkreten Anhaltspunkte für die angeblich fehlerhafte und unvollständige Umweltverträglichkeitsprüfung abgeleitet werden. Insofern ist auf die entsprechenden Planunterlagen, die Umweltverträglichkeitsstudie (siehe Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen), und die entsprechenden Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss (Kapitel C.IV) zu verweisen. Insgesamt können Beeinträchtigungen der Umweltschutzgüter durch das Konzept der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zum Teil vermieden oder gemindert werden. Verbleibende Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter werden durch das Konzept der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität so kompensiert, dass keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter verbleiben. Der Einwand wird insofern zurückgewiesen.

- Stellungnahme vom 26. November 2015

Die grundsätzliche Einschätzung zur UVS wurde vom Einwender nachfolgend konkretisiert mit der ergänzenden Stellungnahme v. 26. November 2015, Posteingang bei der Landesdirektion Sachsen am 30. November 2015 (nach Ablauf der Einwendungsfrist). Im Wesentlichen wurden – über die Einwendung vom 25. November 2015 hinaus – folgende Darlegungen in den eingereichten Antragsunterlagen beanstandet:

Der Einwender stellte die Einstufung der in Karte Nr. 1 vom 13.01.2015 als Gewerbegebiet dargestellte Fläche (93003/ru, Gebiet südlich der Paul-Greifzu-Str., östlich der Haldenstr., westlich der Uttmannstr. und nördlich des Geländes von Feralpi) in Frage und forderte die Einstufung im Bestand als Besonderes Wohngebiet nach § 4a BauNVO.

Die vom Einwender geforderte Einstufung als Besonderes Wohngebiet ist nicht gegeben. Im Unterschied zu den anderen Baugebietstypen der BauNVO erfordert die Einstufung als Besonderes Wohngebiet eine planerische Entscheidung zur Erhaltung und Fortentwicklung der Wohnnutzung. Aus diesem Grund findet auch § 34 Abs. 2 BauGB auf § 4a BauNVO keine Anwendung (BVerwG, Beschluss vom 11.12.1992 – 4 B 209/92, NVwZ 1993, 1100). Eine entsprechende planerische Entscheidung liegt für die hier in Rede stehende Fläche nicht vor. Der Einwand ist jedoch inhaltlich teilweise berechtigt, da das betreffende Gelände im Bestand neben gewerblichen Nutzungen auch Wohnnutzungen enthält. Die tatsächlichen Nutzungsverhältnisse wurden im Sinne einer Gebietseinstufung als ein Städtisches Mischgebiet (9 2 100) überprüft und die kartenmäßige Darstellung dementsprechend angepasst (siehe Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – 1. Tektur, Karte Nr. 3 vom 26.03.2018). Dem Einwand wird insofern teilweise entsprochen, ansonsten wird dieser zurückgewiesen.

Weiterhin sollte die nach Einschätzung der Einwender fehlerhaft als Gewerbegebiet in Karte Nr. 1 vom 13.01.2015 eingestufte Fläche (9 3 200, Gebiet westlich der Hafenstr., nördlich der Weststr., östl. des Werksgeländes der Elektro-Industriemontagen GmbH, südlich des Werner-Heisenberg-Gymnasiums) entsprechend der tatsächlichen Nutzung als Besonderes Wohngebiet eingestuft werden.

Diesem Einwand wird nicht entsprochen. Eine Einstufung als Besonderes Wohngebiet i. S. von § 4a BauNVO ist bereits wegen der fehlenden planerischen Entscheidung nicht zulässig. Weiterhin ist aufgrund der geringen Größe der betrachteten Fläche (5 Grundstücke) eine isolierte Betrachtung zur Gebietseinstufung nicht möglich. Unter Beachtung der tatsächlichen Nutzungen der näheren Umgebung ist die maßgebliche Fläche als Gewerbestandort einzustufen. In südwestlicher Richtung schließt sich ein Sportplatz und danach das Werksgelände der In-

dustriemontagen GmbH an. Gleiches gilt für das in südöstlicher Richtung gelegene Logistikzentrum der TRALO GmbH und das in südlicher Richtung liegende Grundstück der Stamm GmbH. Somit scheidet auch eine Einordnung als Allgemeines Wohngebiet oder Mischgebiet aus, da es sich hier bei den gewerblichen Nutzungen nicht um solche handelt, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Der Einwand wird in den vorgenannten Punkten zurückgewiesen.

Auch die Darstellung der Teilflächen südlich der Kastanienstr., nördlich der Rittergutstr., östlich der Lauchhammer Str. sowie das Gebiet nördlich der Kastanienstr., östlich der Lauchhammerstr., südlich der künftigen Hafenfläche sollten – entgegen der Darstellung als Gewerbegebiet in Karte Nr. 1 vom 13.01.2015, Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – nach der Auffassung des Einwenders entsprechend der tatsächlichen Nutzungen als Wohngebiet eingestuft werden.

Die nördlich der Kastanienstraße gelegene Fläche kann aufgrund des geringen Umfangs nicht isoliert betrachtet werden. Auch hier befinden sich in der näheren Umgebung gewerblich genutzte Flächen. Die nördlich an die Lauchhammerstraße anschließende Bebauung ist als Mischgebiet einzustufen, da hier neben der Wohnnutzung auch gewerbliche Nutzungen vorliegen, die das Wohnen nicht wesentlich stören (z. B. Friseursalon, Dienstleistungs- und Handels GmbH, Malerbetrieb, Bäckerei und Konditorei). Für die nördliche Teilfläche scheidet hiernach eine Einstufung als allgemeines Wohngebiet aus. Dies gilt ebenfalls für die südliche Teilfläche, da sich auf dem in östlicher Richtung gelegene Drittel dieser Teilfläche das Betriebsgelände des Ortsverbandes Riesa des Technischen Hilfswerkes befindet. Zudem schließt sich westlich daran an der Lauchhammerstraße die Logistikzentrum TRALO GmbH an. Aufgrund der baulichen Ausmaße des Logistikzentrums scheidet eine isolierte Betrachtung der Flächen westlich der Lauchhammerstraße für die Gebietseinstufung aus. Der Einwendung wird in dem Teil entsprochen, dass die Flächen im Plan als Städtisches Mischgebiet dargestellt werden (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – Karte Nr. 3 vom 26.03.2018), ansonsten aber zurückgewiesen.

Hinsichtlich des landschaftspflegerischen Fachbeitrags rügte der Einwender, dass die Ausführungen zum Kompensationsumfang für die Versiegelungsmaßnahmen fachlich/methodisch fehlerhaft ermittelt worden seien und eklatant von der „Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen" abweichen würden. Der Einwender legte in diesem Zusammenhang dar, dass ganz offensichtlich genügend Flächen für eine Entsiegelung in der Planungsregion Oberes-Elbtal-Osterzgebirge zur Verfügung stünden.

Grundsätzlich gilt das Gebot einer eingriffsnahen Kompensation. Die „Handlungsempfehlungen" sind lediglich eine Hilfestellung. Zum Thema Bodenökologie gibt es keine rechtlich verbindlichen Kompensationsvorschriften. Erforderlich sind letztlich fachlich vertretbare sowie plausible und nachvollziehbare Ermittlungen und Bewertungen. Aufgrund der störungsreichen und hochgradig teilversiegelten Flächenstruktur, der oberflächigen Bedeutungsarmut und der untergründigen Gefahrenquellen im Zusammenhang mit Altlastenverdachtsflächen ist die Umweltverträglichkeitsstudie zutreffend zur Einschätzung gelangt, dass die Abarbeitung des Konflikts infolge Versiegelung anhand der benannten Handlungsempfehlung nicht zu einem brauchbaren Erkenntnisgewinn führt. Der Kompensationsbedarf wurde daher nachvollziehbar verbal-argumentativ ermittelt und begründet (siehe auch Kapitel C.IV.5.2.3 und C.V.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Hierzu sind auch von den zuständigen Fachbehörden im Anhörungsverfahren keine Einwände vorgetragen worden. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Soweit der Einwender eine tabellarische Darstellung der Flächengrößen für vorhandene unversiegelte, teilversiegelte und versiegelte Flächen forderte, wird u. a. auf Zeichn. Nr. 2 der Umweltverträglichkeitsstudie vom 27.05.2015 (Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen) verwiesen. In dieser wird die Verteilung der unversiegelten und versiegelten Flächen des Vorhabenbereichs dargestellt. Der Versiegelungsgrad wird in den Planunterlagen mit ca. 50 % ausgewiesen (siehe Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 27.05.2015, Kapitel 3.4). Diese Angabe ist auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde hinreichend geeignet, um auch eine überschlägige Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Wirkung der Bodenversiegelung unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG a. F. genannten Schutzgüter vornehmen zu können. Einer gesonderten tabellarischen Aufstellung bedurfte es in diesem Zusammenhang nicht. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Soweit der Einwender wiederholt vortrug, dass die geplanten Schallschutzmaßnahmen vermutlich nicht ausreichend seien, um die Einhaltung der Grenzwerte in den Wohngebieten zu gewährleisten, wird auf die hierzu bereits erfolgten vorgenannten themenbezogenen Ausführungen zur Einwendung und auf Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Unzumutbare Beeinträchtigungen durch vorhabenbezogene Schallimmissionen sind nicht zu erwarten. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender stellte weiterhin die Ausführung in der Umweltverträglichkeitsstudie zur Hafenwasserfläche mit Spundwandverbau (Kapitel 3.3.3 der UVS, Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen) in Frage, mit der diese Fläche in ihrer Bedeutung als nachrangig eingestuft worden ist. Nach Auffassung des Einwenders könne diese Fläche auch aufgrund der in den letzten Jahren sehr extensiv erfolgten binnenschifffahrlichen Nutzung eine mittlere Bedeutung entwickeln.

In Kapitel 3 der Umweltverträglichkeitsstudie vom 27.05.2015 wird vorrangig eine Raumanalyse hinsichtlich der Biotopkomplexe, d. h. eine Darstellung, Bewertung und Beschreibung der Biotopkomplexe zum Zeitpunkt der Untersuchungen vorgenommen. Prognosen über künftige Entwicklungen werden an dieser Stelle nicht wiedergegeben. Die niedrige Bewertung dieses Komplexes erfolgte zutreffenderweise wegen der nahezu vollständigen Einwandung des Hafenbeckens durch Spundwände, d. h. das Hafenbecken weist keine natürliche Uferzone aus. Im Übrigen ist mit einer Abnahme oder dem Stagnieren der binnenschifffahrlichen Nutzung auch nach Maßgabe der Landes- und Regionalplanung nicht zu rechnen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Die Ausführungen der Umweltverträglichkeitsstudie zu den Vorbelastungen für Tierlebensräume (Ordner 3, Register 1, Kapitel 3.3.4 der Planunterlagen) schätzte der Einwender aufgrund des Fehlens von relevanten Vorbelastungen und zu erwartenden Belastungen als grob mangelhaft ein und forderte eine Überarbeitung.

Dieser Einwand fand in Teilen Berücksichtigung. Eine Fortschreibung der Umweltverträglichkeitsstudie wurde unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahren jeweils mit Tektur 1 und Tektur 2 der Planunterlagen vorgenommen.

Als fehlerhaft bewertete der Einwender ebenfalls die Bewertung der Elbe im Mündungsbereich der Döllnitz in der UVS vom 27.05.2015, die Elbe sei hinsichtlich ihrer ökologi-

schen Funktionsfähigkeit im Mündungsbereich der Döllnitz von untergeordneter Bedeutung (siehe Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 27.05.2015, Kapitel 3.5.3).

> Der Einwand ist in diesem Punkt berechtigt. Die Uferstruktur der Elbe mit den anliegenden Biotopen sprechen für eine höhere Bewertung des Mündungsbereichs. Die Planunterlagen wurden mit der 1. Tektur entsprechend angepasst (siehe Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 21.04.2020, Kapitel 3.4.2.2 und Zeichn. Nr. 4). Dem Einwand wurde entsprochen.

Der Einwender trug weiterhin vor, dass die Aussagen in der UVS zu Luftschadstoffen erheblich lücken- und fehlerhaft und daher zu ergänzen seien, um zu einer fachlich richtigen Bewertung auch hinsichtlich der Luftbelastungen zu kommen. Die derzeitige Einschätzung, dass im Bestand im Wirkraum der UVS nur geringe Schadstoffemissionen erfolgten, sei nicht zutreffend, die verkehrs-, industrie- und hafenbedingten Vorbelastungen seien nur ungenügend erfasst.

> In der UVS wird zur Vorbelastung durch Luftschadstoffe festgestellt, dass der Vorhabenbereich kein ausgeprägter Belastungsraum ist (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 27.05.2015, Kapitel 3.6). Die luftschadstoffemittierenden Aktivitäten werden im Vorhabenbereich als gering bezeichnet. Ungeachtet dessen ist das weitere Hafenumfeld und dabei insbesondere das Gröbaer Industriegebiet als stadtklimatische Belastungszone einzustufen. Jedoch ist eine gesonderte Prognose und Bewertung der vorhabenbedingten Luftschadstoffbelastung für das KV-Terminal selbst nicht erforderlich, da mit den Anlagen des Planvorhabens für einen Containerumschlag keine erheblichen Ausstöße von Luftschadstoffen verbunden sind. Relevant sind allenfalls die durch den zusätzlichen LKW-Verkehr verursachten Emissionen (siehe Kapitel C.V.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Vorhabenträgerin ließ neben der Fortschreibung der UVS (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 21.04.2020, Kapitel 3.5) auch eine Luftschadstoffuntersuchung im öffentlichen Straßenraum bei Berücksichtigung des vorhabenbedingten Kfz-Verkehrs nach dem RLuS-Verfahren erstellen und mit der Tektur 1 in die Planunterlagen aufnehmen (siehe Ordner 9, Register 8). Damit wurde nachvollziehbar nachgewiesen, dass durch den vorhabeninduzierten LKW-Verkehr in der Prognose weder Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV noch Überschreitungen der zulässigen Anzahl von Überschreitungstagen zu erwarten sind (siehe auch Kapitel C.V.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwendung wird insofern in bestimmten Punkten entsprochen, ansonsten wird diese aber zurückgewiesen.

Soweit der Einwender rügte, dass in der UVS vom 27.05.2015 zum Schutzgut Mensch, Kultur- und Sachgüter (Kapitel 3.8 der UVS) insbesondere die Erfassung und Bewertung der Wirkfaktoren Lärm und Schadstoffe mangelhaft dargestellt seien, sind diese nur teilweise zutreffend.

> Allgemeine Darstelllungen zu gesundheitlichen Auswirkungen sind nicht Gegenstand der Umweltverträglichkeitsstudie, maßgeblich sind vor allem die einschlägigen Grenz-, Richt- und Orientierungswerte. Gegebenenfalls in der Ausgangsplanung von 2015 zur Schadstoffproblematik aufgetretene Mängel wurden mit Fortschreibung der Planung durch die Tekturen 1 und 2 ausgeräumt (siehe auch Kapitel C.V.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwendung wurde in Teilen entsprochen, ansonsten wird diese zurückgewiesen.

Der Einwender stellte ebenfalls die in der UVS getätigte Schlussfolgerung in Frage, dass sich im Zuge der Durchführung von WRRL-Maßnahmen kaum Veränderungen an den

Gewässerverhältnissen einstellen werden und forderte eine Beschreibung der absehbaren Verbesserungen der Elbe und der Döllnitz bei Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie-Umsetzungsmaßnahmen.

> Die Ausführungen in der UVS mit den Tekturen 1 und 2 enthalten zwar nur wenige Bezüge zur Wasserrahmenrichtlinie, dennoch werden die relevanten Schadstoffprobleme für Oberflächen- und Grundwasser ausführlich und mehrfach thematisiert (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen). Dies betrifft auch die negativen Folgen der jüngsten Hochwasserschutzmaßnahme der LTV in Bezug auf den Belastungstyp ‚Abflussregulierung / Morphologie'. Darüber hinaus wurde mit den Tekturen 1 und 2 eine Prüfung des Planvorhabens im Lichte der WRRL vorgenommen (siehe Ordner 9, Register 6 der Planunterlagen). Die Ergebnisse der gutachterlichen Fachbeiträge zur Wasserrahmenrichtlinie untersetzen die Einschätzung im Rahmen der UVS, dass nachteilige Veränderungen des ökologischen oder chemischen Zustands des OWK Elbe-2, OWK Döllnitz-3 sowie des GWK „Döllnitz-Dahle" infolge bau-, anlage- oder betriebsbedingter Wirkungen des Planvorhabens ausgeschlossen werden können. Der Einwendung wurde hinsichtlich der Ergänzung einer fachgutachterlichen Bewertung der Wirkungen des Planvorhabens auf die betroffenen Wasserkörper entsprochen.

Im Zusammenhang mit der im Rahmen der UVS vorgenommenen Alternativenprüfung kritisierte der Einwender, dass keine Standortalternativen außerhalb der zentralen Stadtbereiche untersucht worden seien.

> Die Auffassung, es sei eine unzureichende Standortalternativenprüfung erfolgt, ist nicht zutreffend. Als alternative Planungsvarianten wurden neben der Vorzugsvariante auch der Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite des Hafens und die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite im Neuen Hafen untersucht (siehe weiterführend Kapitel C.III.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Prüfung umfasste die Standortmindestanforderungen (Trimodalität, 3-Schichtbetrieb, Umschlagkapazität von mindestens 100 000 TEU/a) als auch die Umweltverträglichkeit an den jeweiligen Standorten. Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials sind alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen zu berücksichtigen, eine weitergehende Prüfung von Standortalternativen außerhalb des Hafenbereichs ist insofern nicht erforderlich. Den vom Einwender benannten möglichen Alternativen fehlen grundlegende Voraussetzungen in Bezug auf die Planungsziele der Vorhabenträgerin. U. a. verfügt der gewählte Standort bereits über sehr gute Anbindungsverhältnisse für einen trimodalen Hafen. Es bedarf weder zusätzlicher Maßnahmen eines Gewässerausbaus noch der Verlegung von Anbindungsgleisen. Auch die straßenseitige Erschließung ist ohne umfangreiche straßenseitige Erschließungsmaßnahmen gegeben. Zudem ist die Nutzung der gewählten Vorhabenfläche aufgrund der vorhandenen Altlastenverdachtsflächen und der geringen Bodenwertigkeit für das Planvorhaben im Vergleich zu anderen Flächen besonders geeignet. Der von der Vorhabenträgerin vorgenommene Variantenvergleich und die Entscheidung für die Vorzugsvariante ist nicht zu beanstanden. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zugleich seien nach Auffassung des Einwenders die Wirkungen der vorhabenbedingt zunehmenden Bahnfahrten und des Schiffsverkehrs unzureichend berücksichtigt worden. So bedürfe es nicht nur einer Untersuchung der Schallemissionen des Schiffsverkehrs, sondern auch der Flächeninanspruchnahme auf dem Wasser, Schadstoffemissionen und weiterer negativer Auswirkungen. Auch die Aussage der UVS, dass sich die vorhabenbedingten Zusatzfahrten mit der viel höheren Grundlast auf der Elbe bzw. den Regionalbahnverkehren am Bahnhof Riesa mischt, wird vom Einwender in Frage gestellt.

Entgegen der Einschätzung des Einwenders wurden die lärmschutzrechtlich relevanten Faktoren ebenso wie die Belange der Lufthygiene und andere mögliche Auswirkungen der Schifffahrt bei der Beurteilung der Wirkungen des Vorhabens auf die Umweltschutzgüter in erforderlichem Maße betrachtet (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 21.04.2020, u. a. Kapitel 3.3.3, 3.7.2.3, 7.5.2). Insgesamt ist festzustellen, dass erhebliche negative Auswirkungen durch einen vorhabenbedingten Anstieg des Schiffsverkehrs um ein Schiff pro Tag nicht prognostiziert werden können. Dies umfasst auch die möglichen Auswirkungen auf Wanderbewegungen von Fischotter und Biber zwischen Elbe und Döllnitz, den Lebensraum von Fischen und Natura 2000-Gebiete (siehe auch Kapitel C.V.5.2, C.V.5.3 und C.V.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Sollte mit der „Flächeninanspruchnahme von Schiffen auf dem Wasser" der erhöhte Schiffsverkehr im Zusammenhang mit dem Planvorhaben gemeint sein, ist festzustellen, dass ein erhöhter Schiffsverkehr im Hafenbecken – außer sicherheitstechnischen – kaum Konsequenzen hat, da es sich beim Hafen Riesa weder um einen Freizeithafen, ein fischereilich genutztes Gewässer noch um ein höherwertiges Biotop handelt.

Darüber hinaus bewerten die Ausführungen der Vorhabenträgerin zu den vorhabenbezogenen Verkehren auf Elbe und Regionalbahnstrecke nicht die Intensität des Verkehrs, sondern relativieren diese an der jeweils vorhandenen Grundlast.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Im Zusammenhang mit den allgemeinen Ausführungen in der UVS zur Auswirkungsprognose des Vorhabens, hier zur Immissionsproblematik der Verkehre im Industriegebiet Riesa-Gröba und der besonderen Bedeutung stadtentwicklungspolitischer Lösungen (siehe Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 27.05.2015, Kapitel 5.2.4), übte der Einwender Kritik an den nach eigener Einschätzung unzureichend herausgearbeiteten zusätzlich zu erwartenden Belastungen, konkreten Belastungen im Bestand sowie des kumulativen Zusammenwirkens, welche zu ergänzen seien.

Die Verkehrsbelastungen auf den Straßen im Industriegebiet Gröba und auf den Zufahrtsstrecken sind unbestritten ein Ergebnis der gesamten gewerblichen Gebietsentwicklung mit seinen Ziel- und Quellverkehren – einschließlich des geplanten KV-Terminals als Teilvorhaben. Die Grenzwertüberschreitungen bei einzelnen Straßenabschnitten und deren Anliegern, die durch das Planvorhaben gegebenenfalls entstehen, können daher grundsätzlich nicht ausschließlich diesem Vorhaben zugerechnet werden. Diese Situation ist schlussendlich ein Ergebnis der verkehrlichen Entwicklung des Gesamtgebiets und insoweit auch Gegenstand der Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplanung des Stadtgebiets. Unabhängig davon ist mit dem Verkehrsplanerischen Gutachten vom 31.07.2014 und der Fortschreibung vom 05.01.2018 (Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen) eine Darstellung des Ist-Zustandes des Verkehrsaufkommens auf dem umliegenden Straßennetz des Planvorhabens und eine Prognose nach Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals unter Abgleich der Verkehrsprognosen bis 2025 bzw. 2030 Bestandteil der Planunterlagen. Auf deren Grundlage wurden die verkehrsbedingten Immissionen für den Ist- und Soll-Zustand einer plausiblen Bewertung unterzogen (siehe auch Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020 – Kapitel 5.4, Auswirkungen aus Straßenverkehrslärmimmissionen und Ordner 9, Register 8 der Planunterlagen – Luftschadstoffuntersuchungen). Zu den Ergebnissen der entsprechenden gutachterlichen Untersuchungen wird direkt auf die Kapitel C.V.3.1 und C.V.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Der Einwender trug in Bezug auf die Biotopverbundfunktion des Hafenbeckens für Biber und Fischotter vor, dass die in der UVS getroffene Einschätzung sich teilweise auf eine für die auf der gegenüberliegenden Seite des Hafenbeckens durchgeführte Hochwasserschutzmaßnahme der LTV abgegebene gutachterliche Einschätzung stütze und mögliche Störungen durch den geplanten intensivierten Containerumschlag und den vorhabenbedingten zunehmenden Schiffsverkehr nicht geprüft worden seien.

Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. Anhaltspunkte dafür, dass die Wirkungen des Planvorhabens auf die Funktion des Hafenbeckens als Migrationskorridor für Fischotter und Biber fehlerhaft ermittelt worden seien, sind weder den Planunterlagen selbst, noch den Stellungnahmen der zuständigen Naturschutzbehörde oder den Ausführungen des Gutachters im Rahmen der durchgeführten Erörterungstermine zu entnehmen. Diese Migrationsvorgänge werden auch von der örtlichen Naturschutzbehörde als singuläre Ereignisse gewertet, die bei Umsetzung des Planvorhabens weiter möglich sind. (siehe auch Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen – FFH-Vorprüfung, Kapitel 4.2.2 und Kapitel C.V.5.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Zudem ist auch ausweislich der Managementpläne für die FFH-Gebiete „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" sowie „Döllnitz und Mutzschener Wasser" das Austauschgeschehen zwischen diesen FFH-Gebieten nicht populationsrelevant. Nach den Ergebnissen der FFH-Vorprüfung ist eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke der FFH-Gebiete durch das geplante KV-Terminal offensichtlich ausgeschlossen. Weitergehende Prüfungen sind auch nach den Ergebnissen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags nicht erforderlich (siehe u. a. Ordner 5, Register 1 der Planunterlagen – Kapitel 5.2 und Kapitel C.V.7.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

Im Hinblick auf den Biber wird im Fachbeitrag Artenschutz festgestellt, dass ein früheres Revier in der Döllnitz bei Canitz nur bis 2004 bestand. Für den Riesaer Hafen ist ein aktuell besetztes Revier nicht bekannt und aufgrund der unmittelbaren Hafen- und Siedlungsnähe sowie der stark veränderten Gewässerstruktur (Umspundung) auch nicht zu erwarten. Das Hafenbecken wird allenfalls von dieser Art sporadisch im Rahmen von Wanderungen aufgesucht. Da eine Betroffenheit durch das Vorhaben mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann, ist eine weitergehende artenschutzrechtliche Prüfung nicht erforderlich (siehe auch Kapitel C.V.7.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Für den Fischotter wird im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung ebenfalls festgestellt, dass das Hafenbecken weder als Reproduktionsgebiet noch als Nahrungshabitat genutzt wird. Die im Rahmen des Hochwasserschutz-Gröba-Projektes realisierte Sicherungsmaßnahme für den Fischotter, der Ruheausstieg Hafenbrücke, wird durch das Planvorhaben nicht beeinträchtigt, die Funktionalität des Ruheausstiegs ist auch mit Realisierung des Planvorhabens gegeben.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Soweit der Einwender die Beurteilung in der UVS zu den Auswirkungen des Vorhabens zum Schutzgut Mensch, dass erhebliche betriebsbedingte Auswirkungen für Klima und Lufthygiene nicht zu erwarten seien, in Frage stellte, ist dies nicht zutreffend. Auch die in der UVS vom 27.05.2015 in Einzelfällen fehlerhaft vorgenommenen Bewertungen der Gebietseinstufung haben entgegen den Befürchtungen des Einwenders keine nachteiligen Auswirkungen auf die Bewertung des Schutzgutes Mensch/menschliche Gesundheit.

Mit dem Planvorhaben sind keine erheblichen Ausstöße von Luftschadstoffen verbunden. Die mit dem Vorhaben bezweckte Erhöhung des trimodalen Container-

umschlags von Bahn, Binnenschifffahrt und LKW kann langfristig vielmehr zu einem Rückgang des durch den Güterverkehr verursachten Schadstoffausstoßes führen, da die luftschadstoffemittierenden Aktivitäten im Vorhabenbereich als gering zu bewerten sind. Die allenfalls relevanten durch den zusätzlichen LKW-Verkehr verursachten Emissionen führen nicht zu einer Überschreitung der Grenzwerte für die Luftschadstoffbelastung (siehe Kapitel C.V.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Im Hinblick auf die Schallimmissionen sind richtigerweise mit den Tekturen 1 und 2 die nach den in den technischen Regelwerken festgelegten Immissionsrichtwerten entsprechend den jeweilig maßgeblichen Gebietseinstufungen nach BauNVO für eine Beurteilung herangezogen worden, (siehe auch Ordner 7 der Planunterlagen – immissionsschutzrechtliche Gutachten mit den Fortschreibungen durch Tektur 1 und 2). Eine systematisch fehlerhafte Bewertung des Schutzniveaus von Wohnnutzungen im Untersuchungsgebiet ist insofern auszuschließen. Die abschließenden Stellungnahmen der Immissionsschutzbehörden sowie der Stadtverwaltung Riesa stützen diese Einschätzung.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

- Stellungnahme vom 26. September 2018

Zu Nr. 1: Insofern der Einwender unter Nr. 1 der Einwendung im Zusammenhang mit den im Anhörungsverfahren zur Ausgangsplanung eingegangenen Stellungnahmen der Behörden sowie der in der 1. Tektur fehlenden ungeänderten Planunterlagen der Ausgangsplanung eine angeblich unzureichende und fehlerhafte Beteiligung rügte, wird die Einwendung in diesen Punkten zurückgewiesen.

Diese Einwendung ist ebenfalls Bestandteil der in der Stellungnahme der LAG vom 26. September 2018 enthaltenen Einwendung des BUND (als Nr. 1 dieser Einwendung) und es wird daher direkt auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss zu dieser Einwendung unter Kapitel C.VI.2.18 verwiesen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu Nr. 2: Hinsichtlich der unter Nr. 2 der Einwendung wiederholt geäußerten Annahme einer fehlenden Planrechtfertigung wird direkt auf die in diesem Kapitel des Planfeststellungsbeschlusses hierzu erfolgten Ausführungen und wiederum auf Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu Nr. 2.1.: Es wird gerügt, dass die Angaben zu den jeweiligen Anteilen der drei Verkehrsträger am gesamten Güterumschlag im Hafen Riesa falsch dargestellt seien. Nach den Zahlen im Erläuterungsbericht der Planunterlagen (Tabelle 4) würden 18 % des Güterumschlags über LKW-Transporte realisiert. Diese Angaben passten nicht zu den in Landtagsdokumenten veröffentlichten Güterumschlagsdaten für den Hafen Riesa.

Die in den Planfeststellungsunterlagen genannten Daten sind nicht fehlerhaft. Die Abweichungen zu den von den Einwendern aus den Landtagsdokumenten zitierten Umschlagmengen mit den entsprechenden Anteilen der Verkehrsträger sind dadurch begründet, dass jeweils unterschiedliche Parameter verglichen werden. Die in den Landtagsdokumenten genannten Güterumschläge umfassen u. a. auch den Umschlag von ca. 294 000t/a Getreide und Düngemittel eines Hafenansiedlers sowie den Umschlag der Fa. Beiselen (jetzt BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzburg), die vermutlich überwiegend mit der Bahn umgeschlagen werden (siehe

auch Ordner 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Seite 83). Die Tabelle 4 auf den Seiten 34/35 des Erläuterungsberichts umfasst lediglich den Containerumschlag der Vorhabenträgerin im Hafen Riesa im Zeitraum von 2007 bis 2017. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu Nr. 2.2.: Der Einwender trug ebenfalls vor, dass die Prognosen der Umschlagmengen in Bezug auf die Güterschifffahrt lückenhaft und nicht nachvollziehbar seien. Besonders die sprunghafte Steigerung des Containerumschlags von 3 633 TEU im Jahr 2017 auf 13 452 TEU/a bei Inbetriebnahme des KV-Terminals seien nicht begründet. Es werde in der Prognose von einer stetigen Steigerung des wasserseitigen Umschlags ausgegangen, obwohl die Umschläge in den vergangenen Jahren massiv zurückgegangen sind. Eine Begründung für die prognostizierte Umkehr der wasserseitigen Umschlagsmengen erfolge durch die Vorhabenträgerin nicht. Das beträfe auch den prognostizierten Containertransport nach Tschechien und Hamburg.

Soweit dieser Einwand im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet ist, ist dieser unbegründet. Wie bereits wiederholt ausgeführt, ist die Planrechtfertigung für das Planvorhaben gegeben (siehe auch Ausführungen unter Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Unabhängig davon erklärt sich der sprunghafte Anstieg aus der Kapazitätserweiterung nach Fertigstellung des Planvorhabens und der Planung der Vorhabenträgerin, dann u. a. statt bisher einer Schiffsabfertigung pro Woche zwei Schiffabfertigungen pro Woche Richtung Hamburg durchzuführen. Pro Binnenschiffsabfertigung werden nach den Angaben der Vorhabenträgerin etwa 150 TEU ein- und ausgehend gesamt umgeschlagen. Auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde wurde die Bedarfsermittlung nachvollziehbar nach fachwissenschaftlichen Maßstäben und methodisch einwandfrei auf der Grundlage des zukünftig zu erwartenden Verkehrsbedürfnisses erarbeitet (siehe auch Ordner 1 der Planunterlagen – Anhang 21 „Fortschreibung der Prognose der Umschlagmengen für das geplante KV-Terminal Riesa" vom 23.03.2018 der Wagener & Herbst Management Consultants GmbH, Potsdam). Der Einwand wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin betreibt mit ihrer Tochtergesellschaft CSP s.r.o. ebenfalls die tschechischen Binnenhäfen in Lovosice und Decin und es gibt nach deren Aussage ernsthafte Bestrebungen, aufgrund des besonders am Standort Lovosice zunehmenden Potenzials an Containertransporten hierfür eine Anbindung an das KV-Terminal in Riesa per Binnenschiff mit einer wöchentlichen An- und Abfahrt bereitzustellen. Da der Realisierung dieser Transportstrecke keine durchgreifenden Hindernisse entgegenstehen, konnte zutreffenderweise auch diese Verbindung bei der Prognose der Umschlagzahlen Berücksichtigung finden. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Im Zusammenhang mit der fehlenden Verlässlichkeit der Schifffahrtsverhältnisse der Elbe sei nach Einschätzung des Einwenders ein regelmäßiger Containerlinienverkehr auf der Elbe nicht möglich. Auch das Gesamtkonzept Elbe könne nicht als Beleg für die Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe ausgelegt werden. Die geringen und – nach Auffassung des Einwenders – zudem zurückgehenden Schiffsumschläge auch im Containerverkehr erforderten keine Erhöhung der Umschlagkapazitäten im Hafen. Auch die „Ergänzungsfunktion" der Binnenschifffahrt sei faktisch nicht fundiert begründet. Somit stehe die Trimodalität weitgehend auf dem Papier und diene hauptsächlich dem Fördermittelerhalt.

Wie bereits wiederholt ausgeführt, ist die Planrechtfertigung für das Planvorhaben gegeben (siehe Ausführungen unter Kapitel C.II.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Ein Rücklauf der jährlichen Binnenschifffahrtstransporte trat tatsächlich nur

in den Jahren mit starkem Niedrigwasser auf. Für die Prognose der Entwicklung der Binnenschifffahrtstransporte sind jedoch die Jahre mit einer normalen Wasserführung maßgeblich. In den vorhergehenden Jahren mit normaler Wasserführung war auch ein Ansteigen der Schiffstransporte zu verzeichnen. Die Tatsache, dass bei Schiffbarkeit der Elbe die Binnenschifffahrt einen Teil der Containerverkehre übernimmt, ist auf die kostengünstigere Abwicklung gegenüber der Bahn besonders bei den weniger eilbedürftigen Containern zurückzuführen. Der in den Jahren mit niedrigem Wasserstand niedrigere Anteil der Binnenschifffahrt korrespondiert mit einem höheren Anteil der Bahn und demonstriert diese Ergänzungsfunktion anschaulich. Darüber hinaus wird auf die einschlägigen Ziele der Raumordnung im Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen für den Hafen Riesa verwiesen (siehe auch Kapitel C.V.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Mit dem Planvorhaben ist gewährleistet, dass die Gesamtmenge des Containerumschlags in Jahren mit Niedrigwasser zuverlässig auch durch Bahntransporte bewältigt werden kann. Dies gilt in besonderem Maße, weil die Vorhabenträgerin bei über 1/3 der Gesamtmenge an Containern als Auftragnehmer über den Einsatz von Binnenschiff oder Bahn selbst entscheiden kann. Auch einzelne Details der vorliegenden Umschlagprognose stellen das Vorliegen der Planrechtfertigung für den Neubau eines trimodalen Containerterminals nicht in Frage. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu Nr. 2.3.: Soweit der Einwender unter Bezug auf Anhang 21 des Erläuterungsberichts, Seite 17, letzter Absatz und Seite 18, Abbildung 6 Zweifel an der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsträger, hier besonders dem Schiffsverkehr vortrug, sind diese nicht begründet.

Die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens ist in erster Linie das Problem eines Vorhabenträgers. Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens kann die Wirtschaftlichkeit allenfalls dann eine Rolle spielen, wenn dem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken gegenüberstehen, da es in diesem Fall wegen mangelnder Finanzierbarkeit an der notwendigen Planrechtfertigkeit fehlt (siehe BVerwG, Urteil v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04, BVerwGE 116, 125, Rn.198 ff.). Derartige unüberwindbare Schranken sind hinsichtlich des geplanten Vorhabens auch für die Planfeststellungsbehörde nicht absehbar (siehe auch Ordner 1, Register 1 der Planunterlagen – Erläuterungsbericht, Kapitel 5.1). Die in diesem Zusammenhang in der Einwendung benannte Transportanfrage mit Kostenangebot für einen 20' Container-Transport von Riesa nach Hamburg wurde der Planfeststellungsbehörde nicht vorgelegt und kann deshalb nicht beurteilt werden. Der Einwand wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 2.4.: Der Einwender kam zusammenfassend zu dem Schluss, dass „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Zusammenhang mit dem Neubau eines KV-Terminals nicht ableitbar wären. Es seien Verstöße gegen die FFH-Richtlinie und die WRRL zu verzeichnen. Der Bedarf sei nicht nachgewiesen und es fehlten Alternativenprüfungen, die andere Standorte (außerhalb des Hafens Riesa) mit einbezögen. Auch läge keine fundierte Nutzen/Kosten-Analyse vor. Die Bedarfsanalyse zur Planrechtfertigung für das Vorhaben sei nicht ausreichend, um mögliche Schädigungen des Ökosystems zu rechtfertigen. Zudem sei der wasserseitige Umschlag zu vernachlässigen, es solle ein alternativer Standort, der nicht der Hochwassergefahr ausgesetzt sei, für das neue Container-Terminal gewählt werden.

Diese hier zusammenfassend vom Einwender dargestellten Themen waren bereits Bestandteil der Einzelvorträge des Einwenders vom November 2015, es wird daher direkt auf die dazu oben in diesem Kapitel erfolgten Ausführungen verwiesen, die weiterhin ohne Einschränkungen zutreffen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 2.5 Die Alternativenuntersuchung der Vorhabenträgerin wurde vom Einwender weiterhin als fehlerhaft beurteilt, da sowohl Standortalternativen außerhalb von Riesa als auch Alternativen mit Abstrichen an der Zielsetzung (KV-Terminal für LKW/Bahn) weiterhin nicht betrachtet worden seien. Auch wurde wiederholt vorgetragen, dass die 2014 und 2015 von der Vorhabenträgerin umgesetzten Baumaßnahmen dem hier in Rede stehenden Vorhaben zuzurechnen seien und eine Alternativenuntersuchung praktisch unmöglich werde. Nach Einschätzung des Einwenders sei die sog. Null-Variante zu bevorzugen.

Wie bereits vorangehend ausgeführt, ist eine Prüfung der vom Einwender als Alternativen vorgeschlagenen Standorte nicht erforderlich, da diese Ausbauvarianten nicht der von der Vorhabenträgerin bezweckten Errichtung eines trimodalen Containerumschlagterminals entsprechen. Es wird insofern direkt auf die betreffenden Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, die weiterhin zutreffend sind (siehe auch obige Ausführungen zum Schreiben des Einwenders vom 26. November 2015 und in Kapitel C.III des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung wird daher in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 3.: Der Einwender trug weiterhin vor, dass das Planvorhaben vor allem dem Ziel 3.6.2 des Landesentwicklungsplans entgegenstünde, wonach der Hafen Riesa bedarfsgerecht zu entwickeln sei. Da aber gerade für den Umschlag der Güterschifffahrt kein Bedarf gegeben sei, stehe die Planung dem Ziel entgegen. Auch werde dem Grundsatz G 4.1.1.15 sowie de Zielen 4.1.2.2 und 4.1.2.3 nicht entsprochen.

Die Auffassung ist unbegründet. In der Begründung zum Ziel 3.6.3 heißt es wie folgt: „Die Häfen Dresden, Riesa und Torgau mit einer Vielzahl angesiedelter Unternehmen sind auch Dienstleister für die private Wirtschaft, insbesondere für den Logistiksektor. Sie bieten erschlossene Gewerbe- und Industrieflächen mit trimodaler Anbindung und dienen auch der Wirtschaftsförderung Sachsens. Die Binnenhäfen haben außerdem eine wichtige Bedeutung als Schnittstelle für den Güterumschlag zu den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Eine Verlagerung von Güterfernverkehren zu dem besonders energiesparenden, umweltverträglichen und kostengünstigen Verkehrsmittel Binnenschiff mindert potenzielle Klima- und Umweltwirkungen des Güterverkehrs.

Die vorhandenen Terminalkapazitäten in Riesa sind ausgelastet und können nicht erweitert werden. Daher soll ein neues Terminal für den kombinierten Verkehr am Südufer des Hafens entstehen."

Der Landesentwicklungsplan bringt damit zum Ausdruck, dass die Bedarfssicherung und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Hafens Riesa ein raumordnerisches Ziel darstellt, das insbesondere auf den trimodalen Umschlag bezogen ist. Zum anderen wird die Erforderlichkeit des Hafenausbaus für den trimodalen Verkehr einschließlich der Binnenschifffahrt festgelegt. Inwiefern diese Zielstellungen dem Planvorhaben entgegenstehen sollen, erschließt sich daher bereits nicht. Unabhängig davon sind – wie wiederholt in den vorstehenden Ausführungen dargelegt – die Bedenken unbegründet (siehe auch Kapitel C.II.3).

Auch der Grundsatz 4.1.1.15 LEP findet für die Flächen des Hafens Riesa keine Anwendung, da dieser raumordnerische Grundsatz eine Festlegung zum Freiraumschutz darstellt. Unabhängig davon wird mit dem Planvorhaben auch einer dauerhaften Erhaltung von Lebensräumen und Lebensgemeinschaften für heimische Tiere, Pflanzen und Pilze, soweit erforderlich, durch Schutzmaßnahmen entsprochen (siehe auch Kapitel C.V.8.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Ein Verstoß gegen diesen Grundsatz der Raumordnung liegt daher schon nicht vor. Der

pauschale Einwand gegen die Ziele Z 4.1.2.2 und Z 4.1.2.3 LEP 2013 ist ebenso unbegründet. Diese Ziele der Raumordnung behandeln einerseits die Nutzung der Elbe als Bundeswasserstraße sowie die Maßnahmen zur Erhaltung der Schifffahrtsbedingungen und andererseits die offene und naturnahe Gestaltung der Fließgewässer, soweit besondere Nutzungsansprüche dem nicht entgegenstehen. Es ist schon nicht ersichtlich, inwiefern der Bau des trimodalen KV-Terminals im Hafen Riesa der Nutzung der Elbe als Bundeswasserstraße entgegenstehen könnte. Auch wird die offene Gestaltung der Elbe und der Döllnitz durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Darüber hinaus wird ein naturnaher Ausbau der an das Hafenbecken in Riesa anschließenden Flächen durch das Ziel Z 4.1.2.3 LEP nicht gefordert, der Ausbauzustand des Hafenbeckens ist durch die besonderen Nutzungsansprüche gerechtfertigt.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zudem äußerte der Einwender pauschal, dass das Vorhaben auch den Vorgaben des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge entgegenstünde, hier insbesondere den Zielen 7.1.1, 7.1.3, 7.3.7 als auch den Grundsätzen 7.4.1 und 7.4.5 (Fassung des Regionalplans von 2009).

Das Ziel 7.1.1 des Regionalplans legt den Schutz, die Pflege und die Entwicklung der Vorranggebiete Natur und Landschaft fest. Gemäß Z 7.1.3 des Regionalplans sollen Beeinträchtigungen der regional bedeutsamen avifaunistischen Bereiche sowie der Zug-, Rast- Brut- und Nahrungshabitate von störungsempfindlichen Tierarten ausgeschlossen werden. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit diese Festlegungen des Regionalplans durch das Vorhaben beeinträchtigt werden. Nr. 7.3.7 enthält bereits entsprechend der Bezeichnung nur einen Grundsatz der Raumordnung. Auch bezieht sich der Grundsatz Nr. 7.3.7 auf Gewässerausbauvorhaben. Demgegenüber handelt es sich hier um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG. Schließlich ist der Bau des trimodalen KV-Terminals im Hafen Riesa in dem höherrangigen LEP als Ziel der Raumordnung, also als letztabgewogene Entscheidung, festgelegt worden. Die regionalplanerischen Grundsätze und Ziele sind daher so auszulegen, dass sie dem Planvorhaben nicht entgegenstehen. Auch die raumordnerischen Festlegungen zu den Vorbehalts- und Vorranggebieten Hochwasserschutz gemäß den Grundsätzen 7.4.1 und 7.4.5 des Regionalplanes stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Der Grundsatz 7.4.1 ist als solcher im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen und enthält mithin keine verbindliche Vorgabe im Sinne eines abschließend abgewogenen Ziels der Raumordnung. Dieser Anforderung wird das Planvorhaben ebenfalls gerecht. Die Vorhabenträgerin setzt im Rahmen des Baus des neuen KV-Terminals ebenfalls eine Maßnahme zum vollständigen Retentionsraumausglich um. Es ist daher schon nicht mit einer vorhabenbedingten Verschärfung von Hochwasserrisiken für Ober- oder Unterlieger zu rechnen. Das Planvorhaben verstößt insofern nicht gegen die genannten Zielbestimmungen des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge. Dies gilt sowohl für die zum Zeitpunkt des Beteiligungsverfahrens für die Tektur 1 gültige 1. Gesamtfortschreibung als auch für die derzeit geltende 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 4.: Hinsichtlich der mit der Tektur 1 ergänzten UVS trug der Einwender vor, dass diese weiterhin unter erheblichen Fehlern leide und nicht dazu fähig sei, die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens zu belegen. In Ergänzung zu den bereits erhobenen und im Planfeststellungsbeschluss bereits berücksichtigten Einwendungen wurden folgende weitere Punkte vorgetragen:

Zu 4.1.: Es wurde eingewandt, dass die Ausführungen zu vorliegenden Biotoptypen, deren naturschutzfachliche Wertigkeit und rechtlichen Schutzstatus unzutreffend seien. Als Beispiel wurde hierbei die Einschätzung der Elbe benannt, die entsprechend der UVS nur eine hohe naturschutzfachliche Wertigkeit habe und nicht als gesetzlich geschütztes Biotop eingestuft sei. Dabei seien fehlerhaft nur gesetzlich geschützte Biotope nach § 21 SächsNatSchG und nicht auch diejenigen nach § 30 BNatSchG aufgeführt worden. Richtigerweise sei für die Elbe, die in diesem Abschnitt sowohl als FFH- als auch als SPA-Gebiet ausgewiesen sei, die naturschutzfachliche Wertigkeit als „sehr hoch" anzugeben. Daneben sei die Elbe als geschütztes Biotop nach § 30 Abs. 2 Nr. 1BNatSchG darzustellen.

> Diese Auffassung ist nicht zutreffend. Die Elbe wurde in der UVS als Biotoptyp „2140002 – Fluss, künstliche Befestigung, Uferverbauung" erfasst (siehe Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – Umweltverträglichkeitsstudie 2. Tektur vom 21.04.2020, Tabelle 7). Die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Bewertung der naturschutzfachlichen Wertigkeit der Elbe mit „hoch" ist auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zutreffend. Im Planungsgebiet weist die Elbe künstliche Befestigungen und Uferverbauungen auf. Weiterhin umfasst die Fließgewässerbewertung für die Elbe nach der WRRL in diesem Abschnitt die Stufe 6 „sehr stark verändert" bis Stufe 7 „vollständig verändert". Die Voraussetzungen für eine Wertigkeit „sehr hoch" sind insofern nicht gegeben. Darüber hinaus ist die Elbe entsprechend der Selektiven Biotopkartierung des LfULG nicht als besonders geschütztes Biotop nach § 21 SächsNatSchG ausgewiesen. Laut der VwV Biotopschutz muss es sich bei einem besonders geschützten Fließgewässer um „Natürliche und naturnahe Bereiche fließender Binnengewässer einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden natürlichen und naturnahen Vegetation und regelmäßig vom Gewässer überschwemmten Bereiche handeln. In naturnahen Landschaften sind naturnahe und unverbaute Bäche und Flüsse in Wälder und Wiesen ihrer Auen eingebunden. Ihr Verlauf ist nicht oder nur unwesentlich künstlich verändert.". Diese Definition trifft auf die Elbe nicht zu, sie ist daher auch nicht nach § 21 SächsNatSchG besonders geschützt. Die Einwendung wird insofern in diesen Punkten zurückgewiesen.

Der Einwender rügte darüber hinaus, dass in der UVS die räumlich-funktionale Bedeutung des Hafenbeckens als einziger Migrationskorridor zwischen den Natura 2000-Gebieten im Bereich von Elbe und Döllnitz verkannt und nicht ausreichend gewürdigt worden sei. Die Aussage der UVS, dass im Untersuchungsgebiet zusammenhängende Lebensraumkomplexe nicht vorhanden seien, sei unzutreffend. Das Hafenbecken stelle auch aufgrund von bestehenden Belastungen durch anthropogene Nutzungen ein Biotopverbundelement (§ 30 Abs. 5 BNatSchG) dar. Nach Einschätzung des Einwenders sei angesichts der Vielzahl der in der (unzureichenden) Bestandserfassung festgestellten europarechtlich geschützten Tierarten (z. B. Fischotter, Biber, europäische Vogelarten, Fledermausarten, Zauneidechse, Rapfen, Aal) nicht nachvollziehbar, dass entsprechend der UVS „weite Bereiche des Hafens ohne Habitateignung für europäisch geschützte Arten" seien. Dies beträfe auch die Aussagen in der UVS zu den Fischen, dass eine Behinderung der Wanderung dieser als mobile Arten ebenfalls nicht zu befürchten sei, da den Fischen im Hafenbecken ausreichend Raum für eventuelle Fluchtbewegungen zur Verfügung stehe.

> Diese Einschätzung des Einwenders ist unbegründet. Ein Lebensraumkomplex stellt die integrierende Zusammenschau von unterschiedlichen Biotopstrukturen dar, zwischen dessen Biotopstrukturen vielfältige räumlich-funktionale Beziehungen bestehen, dabei kann die räumliche Verzahnung unterschiedlicher Biotopty-

pen für das Vorkommen von Arten von existenzieller Bedeutung sein. Das Hafenbecken Riesa stellt weder einen Teil des FFH-Gebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" noch des FFH-Gebietes „Döllnitz und Mutzschener Wasser" dar. Das Hafenbecken ist ausschließlich als Migrationskorridor bzw. als faunistische Funktionsbeziehung für schwimm- und flugfähige Arten zwischen den Lebensräumen innerhalb der beiden randlich in das Untersuchungsgebiet hereinragenden Natura 2000-Gebiete einzustufen. Dem Hafenbecken selbst fehlen jegliche wertgebenden Strukturen, das Hafenbecken ist nahezu vollständig durch Spundwände eingefasst. Das Hafenbecken wurde insofern in der UVS zutreffenderweise nur als Verbundelement berücksichtigt. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Gleichzeitig weist die UVS keine Fehler im Zusammenhang mit der Feststellung der Habitateignung der Hafenflächen auf. Das Vorkommen von europäisch geschützten Arten hängt eng mit der Habitatausstattung bzw. der Habitateignung zusammen. Weite Teile des Hafengeländes weisen aufgrund der großen anthropogenen Vorbelastungen für diese keine Habitateignung auf. Der Teilabschnitt zwischen den Zu- und Ausfahrten von der Paul-Greifzu-Straße und der Hafenbrücke ist gegenwärtig bereits durch einen sehr hohen Versiegelungsgrad gekennzeichnet. Brachstreifen befinden sich nur kleinflächig parallel der Straßen und entlang der vorhandenen Gleisanlagen. Die schmalen strukturlosen Grünstreifen verfügen über keinerlei deckungsbietende Strukturen und stellen keine geeigneten Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten weder für die Arten des Anhangs IV der FFH-RL noch für Vogelarten dar. In unmittelbarere Nähe der Hafenbrücke stocken zwar einige Gehölze und die vorhandene Böschung ist mit Strauchwerk bestanden. Aufgrund der hohen Vorbelastung u. a. von Seiten der B 182 und der bestehenden gewerblichen Nutzungen im Hafengelände ist ein Vorkommen in diesem Bereich ausschließlich von störtoleranten Gebüschbrütern möglich. Der Strukturreichtum nimmt erst östlich der Hafenbrücke etwas zu. Südlich des zurückzubauenden ehemaligen Werkstattgebäudes lichten sich die Strukturen und der Bereich ist durch Müllablagerungen gekennzeichnet. Der hier vorhandene hohe Verbuschungsgrad weist ebenfalls lediglich ein Lebensraumpotenzial für ausschließlich störtolerante Arten auf. Unter Kapitel 3.2.3.2 der UVS, 2. Tektur (Seiten 33 und 34) wird die vorhandene Habitatausstattung mit den betroffenen Arten zutreffend beschrieben und dokumentiert. Konkrete Anhaltspunkte für fehlerhafte Darlegungen der UVS zur Habitatausstattung im Hafengelände sind nicht erkennbar und werden von dem Einwender auch nicht im Einzelnen vorgetragen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Auch die Darlegungen der UVS zu den vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Fischfauna ist nicht zu beanstanden. Potenzielle baubedingte Beeinträchtigungen finden oberhalb der Krone der Kaimauer des geplanten KV-Terminals statt. Beeinträchtigungen, die wesentlich über das bestehende Maß der Störungen durch den bestehenden Hafen auf der Nordseite hinausgehen, finden nicht statt. Auch die Funktion des Hafenbeckens als Wanderkorridor wird durch das Planvorhaben nicht wesentlich beeinträchtigt. Aufgrund fehlender Strukturen im Hafenbecken stellt dieses kein Laich-/Reproduktionshabitat dar. Eine prinzipielle Meidung des Hafenbeckens kann auch bei Erhöhung des Schiffsverkehrs (vorhabenbedingt um ein Schiff pro Tag) ausgeschlossen werden. Fische sind Fluchttiere und haben bei Schiffsverkehr innerhalb des Hafens genügend Raum zum Ausweichen zur Verfügung. Eine Gefährdung der Durchwanderbarkeit würde sich ausschließlich aus möglichen baulichen Veränderungen an der Fischaufstiegsanlage am unmittelbaren Eintritt der Döllnitz in das Hafenbecken ergeben. Dies ist aber hier nicht

der Fall. Auch die Betroffenheit von Fischotter und Biber sind in den Planunterlagen umfassend dargestellt und beurteilt. Negative bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf die nacht- und dämmerungsaktiven Säugetiere, die das bestehende Maß der Vorbelastung durch die angrenzenden Industrieflächen erheblich übersteigen, lassen sich nicht ableiten (siehe auch Kapitel C.V.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Einwendung wurde ebenfalls ausführlich im Rahmen der Erörterungstermine seitens der Vorhabenträgerin unter Einbezug der beauftragten Gutachter sowie mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Meißen diskutiert (siehe Protokolle der Landesdirektion Sachsen zum Erörterungstermin vom 26.09./27.09./01.11.2016, Seiten 255 ff. und zum Erörterungstermin vom 20.03./21.03.2019, Seiten 79 f.). Weder der Neubau des KV-Terminals noch die sehr geringfügige Zunahme des Schiffsverkehrs sind geeignet, die Funktionsfähigkeit des Hafenbeckens als Migrationskorridor im Vergleich zum Ist-Zustand zu verändern. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 4.2.: Soweit die Lärmprognose mit deren Überarbeitung und Ergänzung mit der Einwendung wiederholt als in wesentlichen Teilen als nicht nachvollziehbar, nicht den Vorgaben der TA Lärm entsprechend, die tatsächlich vom Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen und die zugrunde gelegten Vorbelastungen als erheblich unterschätzt in Frage gestellt wird, ist dies nicht zutreffend.

Aufgrund der hierzu bereits erfolgten Ausführungen zur inhaltlich gleichlautenden Stellungnahme des Einwenders vom 25. November 2015 wird direkt auf die einschlägigen vorstehenden Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, die weiterhin zutreffend sind. Die Einwendung wird daher in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 4.2.1.: Es wurde gerügt, dass die Gebietseinstufung für IO 01 in Abweichung vom Schalltechnischen Gutachten vom 04.11.2014 in der Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens Tektur 1 als Mischgebiet eingestuft wurde, da es sich hier wohl um eine Pflegeeinrichtung handele. In diesem Zusammenhang werde auch angezweifelt, ob die Einstufung des IO 01 bis IO 04 und des IO 09 zutreffend sei.

Entsprechend den hierzu bereits vorstehend erfolgten Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses ist der Einwand unbegründet, teilweise auch in tatsächlicher Hinsicht unzutreffend. Es wird hierzu direkt auf die Ausführungen unter Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, die weiterhin zutreffend sind. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 4.2.2.: Der Einwender äußerte die Behauptung, dass die dem Schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegten Beurteilungspegel für die Vorbelastung nicht nachvollzogen werden könnten. Insbesondere würden die hierzu erforderlichen detaillierten Berechnungsergebnisse, u. a. aus dem Gutachten zur Kapazitätserhöhung des Stahl- und Walzwerkes der ESF vom 16.04.2013, fehlen.

Die Einwände zu den Vorbelastungsdaten sind insgesamt unbegründet. Im Schalltechnischen Gutachten vom 04.11.2014 (Kapitel 5, Seiten 7 bis 9) und in der Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens Tektur 1 und 2 (jeweils Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen) sind die schallimmissionsbezogenen Vorbelastungen der maßgeblichen Immissionsorte betrachtet. In der zu dem Schalltechnischen Gutachten der Tektur 1 (und der Tektur 2) gehörenden Anlage B 4 ist die Berechnungsliste für die Vorbelastungen tags und nachts durch ESF + EDF einsehbar. In der Anlage B 5 ist der Ansatz für die

Schallemissionen der SBO Hafennordseite zu entnehmen. Hierzu wird auch weiterführend direkt auf Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die von den Gutachtern gewählte Vorgehensweise entspricht den fachlichen Standards und ist hinreichend nachvollziehbar dokumentiert worden. Die Einwendung wird insofern zurückgewiesen.

Es wurde die Forderung erhoben, eine Messung der Vorbelastung insbesondere in der Nachtzeit durchzuführen.

Diese Forderung ist unbegründet. Die Erhebung von Messreihen für die Ermittlung der Vorbelastung ist keine zwingende Vorgabe in einem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren. Liegen wie hier, belastbare Erfahrungswerte und Daten zu den genehmigten Schallimmissionen der relevanten Bestandsanlagen in der Umgebung vor, sind diese für die gebotene Prognose für die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen ausreichend. Diese Einschätzung wird auch bestätigt durch die abschließenden Stellungnahmen der Immissionsschutzbehörden. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Zu 4.2.3.: Der Einwender bezweifelte weiterhin pauschal, dass die im schalltechnischen Erläuterungsbericht zugrunde gelegten Schallleistungspegel der relevanten Schallquellen zutreffend sind. Die Berechnungen zur Ermittlung der angenommenen Schallleistungspegel seien teilweise nicht nachvollziehbar. Angesetzte Messergebnisse seien zudem unzureichend dokumentiert.

Den vorgetragenen Beanstandungen fehlt es durchgängig an Konkretisierungen dazu, welche zugrunde gelegte Schallleistungspegel der relevanten Schallquellen oder Berechnungen von Schallleistungspegeln nicht nachvollziehbar seien. Aus diesen Gründen ist eine konkrete Stellungnahme nicht möglich und es wird direkt auf die Schalltechnischen Untersuchungen in Ordner 7, Register 1 sowie das Kapitel C.V.3.1.2 und Kapitel C.VI.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses (Ausführungen zu Nr. 6.3 der inhaltsgleichen Einwendung des Bürgervereins Riesa e.V.) der Planunterlagen verwiesen. Die Einwendung wird insofern zurückgewiesen.

Zu 4.2.4.: Sofern die Einwender rügten, dass die geplante Lärmschutzwand keine absorbierende Wirkung haben solle, ist dieser Einwand von der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden.

Entsprechend der Zusage der Vorhabenträgerin wird die geplante Lärmschutzwand beidseitig absorbierend ausgestaltet. Die Einwendung findet in diesem Punkt Berücksichtigung.

Zu 4.2.5.: Soweit weitere Punkte der Lärmprognose hinterfragt wurden, hier die Dokumentation zur Spitzenpegelberechnung, die Berücksichtigung von Reflexionen, die Berechnung von Ruhezeitzuschlägen und Aussagen zu tieffrequenten Geräuschen, sind diese Ansätze im Schalltechnischen Gutachten nachvollziehbar dokumentiert.

In der Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens Tektur 1 und 2 sind alle Parameter hinreichend berücksichtigt. Anhaltspunkte, dass die gutachterlichen Berechnungen unzutreffend sein können, liegen nicht vor. Hierzu wird weiterführend auch auf Kapitel C.VI.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses (Ausführungen zu Nr. 6.5 der inhaltsgleichen Einwendung des Bürgervereins Riesa e.V.) der Planunterlagen verwiesen. Die Einwendung wird insofern zurückgewiesen.

Zu 4.2.6.: Es wurde angezweifelt, dass die Berechnungen hinsichtlich der Lärmbelastungen durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen fachlich zutreffend sind.

Die pauschal geäußerten Zweifel an den prognostizierten verkehrsbedingten Schallimmissionen enthalten keine konkreten Anhaltspunkte darüber, welche Ansätze bzw. Berechnungen des Fachgutachters unzutreffend sein sollten. Weitergehender Untersuchungsbedarf über die erfolgten gutachterlichen Untersuchungen hinaus ist daraus nicht abzuleiten. Entgegen der Auffassung des Einwenders hat die Vorhabenträgerin auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde eine Betrachtung zum Verkehr auf öffentlichen Straßen durchgeführt, die den Anforderungen der TA Lärm entspricht (siehe auch Kapitel C.V.3.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu 4.2.7.: Unter der Zwischenüberschrift "Baulärm" wurden die Berechnungen der Lärmbelastung durch den Verkehr(?) auf öffentlichen Straßen erheblich angezweifelt.

Unter der Annahme, dass sich der Einwand hier auf die „Schalltechnische Untersuchung zu den Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft" vom 08.02.2018 bezieht (Ordner 9, Register 7 der Planunterlagen), ist diese Einschätzung nicht zutreffend. Substantiierte Darlegungen, welche Teile der Schalltechnischen Untersuchung zu Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft unzureichend erarbeitet worden sein sollen, wurden vom Einwender nicht vorgetragen. Diese Schalltechnische Untersuchung ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die darin enthaltenen Berechnungen sind fachlich zutreffend. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu 5.: Die naturschutzfachlichen Untersuchungen wurden vom Einwender als veraltet beurteilt. Damit sei keine geeignete Grundlage für eine Entscheidung gegeben.

Diese Auffassung des Einwenders ist nicht zutreffend. Die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfolgte nicht auf Basis veralteter Daten. Vielmehr liegen geeignete und hinreichende Daten und Kenntnisse zum Vorkommen relevanter Arten vor, um eine valide artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen. Die Erfassungen zu den Artengruppen Fledermäuse, Brutvögel und Reptilien haben in den Jahren von 2014 bis 2019 stattgefunden. Für die Arten Biber und Fischotter wiederum sind nicht zwingend aktuelle Erfassungen durchzuführen, da das Hafenbecken als Migrationskorridor der beiden Arten Berücksichtigung findet. Aktuelle Erfassungen würden zu keinen neuen Erkenntnissen führen. Es liegt zudem eine fachliche Stellungnahme bezogen auf die Habitateignung im Zusammenhang mit den bereits durchgeführten Hochwasserschutzmaßnahmen im Planungsraum aus dem Jahr 2012 vor. Im Rahmen der Studie wurde gutachterlich festgestellt, dass das Hafenbecken bereits im Jahr 2012 aufgrund des hohen technokratischen Ausbaus nicht als Dauerlebensraum für die Arten Biber und Fischotter fungieren kann. Dies gilt aufgrund der unveränderten habitatstrukturellen Bedingungen in diesem Bereich unverändert auch heute.

Für die Vorhabenfläche im Alten Hafen Riesa ist im Übrigen aufgrund der unverändert bestehenden stark anthropogen Nutzung des Geländes nicht davon auszugehen, dass sich die im Rahmen der dokumentierten Erfassungen beobachtete Biotop- und Lebensraumausstattung sowie Habitateignung im Untersuchungsgebiet in der Zwischenzeit verändert haben könnte. Damit sind auch keine wesentlichen Änderungen der Artvorkommen zu erwarten. Folglich sind die im Rahmen des Vorhabens geplanten artenschutzbezogenen und landschaftspflegerischen Maßnahmen, zu denen auch eine ökologische Baubegleitung gehört, über die an-

lassbezogen ergänzende Maßnahmen getroffen werden können, unverändert angemessen und gerechtfertigt, die mit dem Planvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen der Fauna zu vermeiden, zu mindern bzw. zu kompensieren.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung der Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände eine ausreichende Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Arten und ihrer Lebensräume voraus. Dabei hängen Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Diese Anforderungen wurden vorliegend erfüllt. Den artenschutzrechtlichen Beurteilungen liegen zum Einen die vor Ort durchgeführten faunistischen Erfassungen zugrunde. Weiterhin beruhen sie auf der Abfrage vorhandener Erkenntnisse bei Fachbehörden und ehrenamtlichen Stellen des Naturschutzes. Darüber hinaus erfolgte die Auswertung bereits vorliegender Daten, gutachterlicher Untersuchungen und die Auswertung einschlägiger Fachliteratur zu den in Rede stehenden streng oder besonders geschützten Arten, deren Verhaltensweisen und Habitatansprüchen. Insgesamt entspricht das methodische Vorgehen in seinem grundsätzlichen Ansatz damit dem rechtlich gebotenen und gewährleistet eine breite Datenbasis für die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände. Das zu untersuchende Artenspektrum wurde zudem mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Schließlich fand auch eine gemeinsame Ortsbegehung der Vorhabenträgerin mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Meißen am 27.11.2017 statt. Im Zuge dieser Ortsbegehung wurde das potenzielle Habitatpotenzial im Planungsgebiet begutachtet und das Maßnahmenkonzept darauf abgestimmt.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Auch seien die Erfassungen fehlerhaft. Die lokale Zauneidechsenpopulation sei – trotz mehrerer Hinweise auf ein Vorhandensein dieser Art – nicht hinsichtlich ihrer standortbezogenen Größe ermittelt worden. Ohne Kenntnisse über die Populationsgröße könne auch kein vorgezogenes Ausweichquartier in geeigneter Größe gewählt werden.

Der Einwand ist im Ergebnis unzutreffend. In den Jahren 2018 und 2019 ließ die Vorhabenträgerin Zauneidechsenerfassungen im Planungsgebiet vornehmen und mit der Tektur 2 in den Fachbeitrag Artenschutz mit Untersetzung durch artenschutzbezogene Minderungsmaßnahmen aufnehmen (siehe weiterführend Kapitel C.V.7.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Insgesamt wurden bei den Untersuchungen vor Ort keine individuenstarken Zauneidechsenvorkommen nachgewiesen. Auch das vorgesehene Ersatzhabitat ist unter Zugrundelegung der Ergebnisse der Begehung für die Aufnahme von Zauneidechsen – unter vorheriger Anreicherung bzw. teilweiser Erneuerung der Habitatstrukturen – geeignet und im Hinblick auf die voraussichtliche Aufnahmekapazität ausreichend. Mit den von der Vorhabenträgerin geplanten Vermeidungsmaßnahmen kann eine Verwirklichung der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden (Kapitel C.V.7.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Weiterhin ist nach Beendigung der Bauarbeiten eine Wiederbesiedlung der Gleisanlagen durch diese Art möglich. Die Einwendung wurde hinsichtlich der Erfassung bestimmter lokaler faunistischer Vorkommen berücksichtigt und ansonsten zurückgewiesen.

Weiterhin behaupteten die Einwender, dass die überplante Fläche im sächsischen Verbreitungsgebiet der Schlingnatter liege, eine nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützte Art. Die Habitateignung für diese Art sei gut bis sehr gut. Es hätte daher eine angemessene Untersuchung zur Beurteilung der Beeinträchtigungen der lokalen Population dieser Art erfolgen müssen (u. a. durch das Auslegen von Schlangenbrettern).

Die – inhaltlich gleichlautend vom Bürgerverein Riesa 2018 e.V. erhobene – Behauptung, dass die Lebensraumstrukturen im Planungsraum für die Schlingnatter als „gut" bis „sehr gut" einzustufen seien, wird fachlich zurückgewiesen. Aufgrund der Kleinflächigkeit potenzieller Habitatstrukturen, dem damit u. a. verbundenen Fehlen einer ausreichenden Nahrungsgrundlage und den hohen anthropogenen Vorbelastungen kann ein Vorkommen dieser extrem seltenen und anspruchsvollen Art im Vorhabengebiet ausgeschlossen werden. Im Rahmen der vorgenommenen Zauneidechsenkartierung wurden ebenfalls kein Vorkommen von Schlingnattern nachgewiesen. Es wird weiterführend auch direkt auf die betreffenden Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses unter Kapitel C.VI.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, die weiterhin zutreffend sind (siehe Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses zu Nr. 10.2.1 des Schreibens des Bürgervereins Riesa 2018 e.V.). Die Einwendung wird daher in diesen Punkten zurückgewiesen.

Es wurde wiederholt gerügt, dass zwischen der Elbe und der Döllnitz mehr als die in den Planunterlagen unterstellten seltenen und nur eingeschränkten Austauschbeziehungen des Bibers stattfinden würden. Auch seien nicht nur unwesentliche Vorkommen der Art vorhanden. Selbst geringe Austauschbeziehungen zwischen lokalen Populationen könnten erhebliche Beeinträchtigungen durch die Auswirkungen des Vorhabens begründen.

Die Einwendung ist unbegründet. Wie bereits im Planfeststellungsbeschluss ausgeführt, sind Ansiedlungsversuche im direkten Hafenumgriff nicht dokumentiert. Da das Hafenbecken mit Spundwänden eingefasst ist, sind keinerlei Voraussetzungen für eine Ansiedlung des Bibers vorhanden (siehe Kapitel C.V.7.2.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Unabhängig davon dürften die von Anwohnern beobachteten erfolglosen Ansiedlungsversuche darauf hindeuten, dass gerade keine günstigen Habitatvoraussetzungen für den Biber im Planungsraum gegeben sind. In diesem Zusammenhang wird auch auf die zu dieser Thematik bereits vorangehend erfolgten Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses zur den Einlassungen des Einwenders verwiesen (u. a. Ausführungen zu Nr. 4.1 der Einwendung). Weder der Neubau des KV-Terminals noch die sehr geringfügige Zunahme des Schiffsverkehrs sind geeignet, die Funktionsfähigkeit des Hafenbeckens als Migrationskorridor im Vergleich zum Ist-Zustand zu verändern. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Der Einwender übte weiterhin Kritik am Fehlen etwaiger Maßnahmen zum Schutz des Nachtkerzenschwärmers. Aufgrund der im Vorhabengebiet vorhandenen Vegetation und der großflächigen Ausprägung der Fläche als offene und warme Ruderalfläche hätte eine Erhebung zum Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers vorgenommen werden müssen.

Die Forderung ist unbegründet. Die Standortbedingungen und die Verbreitungskarte des Nachtkerzenschwärmers sprechen gegen ein Vorkommen der Art im Planungsraum (siehe weiterführend auch Kapitel C.V.7.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Trotz der geringen Habitateignung für den Nachtkerzenschwärmer wurde von der Vorhabenträgerin vorsorglich mit der Vermeidungsmaßnahme $V6_{kvM}$, Rückbau der Gleisanlagen im zeitigen Frühjahr mit ökologischer Begleitung auf mögliche Einzelvorkommen, reagiert (siehe Kapitel C.V.7.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwendung wird hinsichtlich der Planung von vorsorglichen Vermeidungsmaßnahmen entsprochen, ansonsten aber zurückgewiesen.

Soweit der Einwender vortrug, dass für die Art Flussregenpfeifer die Reviere von zwei Brutpaaren durch die geplante Neuversiegelung und Umnutzung der Baufläche verloren gehen würden, ist diese Behauptung unbegründet.

Der Flussuferläufer wurde in der FFH-Vorprüfung für das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" und im Rahmen des Artenschutzfachbeitrages hinreichend behandelt. Dabei wurde zutreffenderweise für das Vorhabengebiet analysiert, dass ein Vorkommen dieser Art als Durchzügler und Nahrungsgast möglich sein könnte, diese Art jedoch hier als Brutvogel auszuschließen ist (siehe weiterführend Kapitel C.V.7.2.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses). Bei den hier als Reviere des Flussregenpfeifers bezeichneten Biotopstrukturen handelt es sich um lichte Brachstrukturen, die – anders als die natürlichen am Fluss liegenden Brutstrukturen – gerade nicht zu den besonders seltenen Biotopstrukturen zählen. Vielmehr handelt es sich hier um typische Sekundärlebensräume dieser Art. Auch die wenigen geeigneten Nahrungsstellen an der Elbe liegen außerhalb des Vorhabeneinflussbereiches. Eine Beschädigung der Fortpflanzungsstätte liegt auch nur dann vor, wenn durch deren Verlust eine Verminderung des Fortpflanzungserfolges des betroffenen Individuums oder der betroffenen Individuengruppe wahrscheinlich ist. Da es sich hier um keine von der Art regelmäßig genutzte anthropogene Biotopstruktur handelt, führt deren Inanspruchnahme zu keiner Verminderung des Fortpflanzungserfolges der Art im räumlichen Zusammenhang. Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes einer lokalen Population bzw. der des Gesamtgebietes durch das Planvorhaben sind folglich auszuschließen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Vom Einwender wurde weiterhin darauf hingewiesen, dass die Arten Grüne und Asiatische Keiljungfer gemäß Fachliteratur in Riesa an der Elbe vorkommen würden. Es sei daher davon auszugehen, dass die Arten im Umgriff der Hafeneinfahrt und in Sedimentablagerungen der Döllnitz im Hafenbecken vorhanden seien. Die beiden Arten mit ihren verschiedenen Entwicklungsformen würden durch die vorhabenbedingte Erhöhung des Schiffsverkehrs, vorhabenbedingte plötzliche Sedimentumschichtungen sowie schifffahrtsbedingte Großwellen beeinträchtigt. Da zum Vorkommen dieser Arten im Zusammenhang mit dem Planvorhaben keine Untersuchungen durchgeführt worden seien, widerspräche das Vorhaben den Anforderungen des § 44 BNatSchG und sei nach dem gegebenen Planungsstand nicht genehmigungsreif.

Wie bereits wiederholt im Planfeststellungsbeschluss ausgeführt, liegen charakteristische Lebensräume der Asiatischen Keiljungfer oder der Grünen Keiljungfer im Hafenbecken Riesa nicht vor. Der Lebensraum der Asiatischen Keiljungfer ist geprägt durch strömungsberuhigte Abschnitte und Zonen in Flüssen. So leben z. B. in naturnahen Gewässern Larven im Strömungsschatten eines im Wasser verdrifteten Baumes oder in stark von wasserbaulichen Maßnahmen geprägten Flüssen in Feldern von quer zur Strömung ins Flussbett errichteten Dammbauwerken. Solche Bedingungen liegen im Hafenbecken Riesa nicht vor. Im Unterschied dazu stellen abschnittsweise durch Ufergehölze beschattete, naturnahe Bäche und Flüsse mit sandig-kiesigem Substrat, mäßiger Fließgeschwindigkeit, geringer Wassertiefe und geringer Verschmutzung die charakteristischen Lebensräume der Grünen Keiljungfer dar. Deren Reproduktionsräume sind vor allem die Mittelläufe der Gewässer. Auch solche Bedingungen finden sich nicht im Hafenbecken Riesa.

Unabhängig von der fehlenden Lebensraumeignung für diese Arten im Hafenbecken führt ebenfalls der nur geringfügige vorhabenbedingte Anstieg des Schiffsverkehrs im Hafen Riesa um ein Schiff pro Tag zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Libellenfauna. Durch den Neubau des KV-Terminals werden darüber hinaus keine über das bestehende Maß hinausgehenden Ausbaggerungen (Un-

terhaltungsmaßnahmen) innerhalb des Hafenbeckens notwendig. Erhöhte Beeinträchtigungen durch das Planvorhaben für diese Libellenarten sind daher nicht zu erwarten.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 6.: Es wurde behauptet, dass die Vorprüfungen zu den Natura 2000-Gebieten fehlerhaft seien. Damit könne eine erhebliche Beeinträchtigung der Natura 2000-Gebiete nicht ausgeschlossen werden und seien aufgrund der Vorhabenauswirkungen anzunehmen. Die in den Ausführungen zum Artenschutz zu den Libellen würden auch direkt auf die unvollständige FFH-Verträglichkeitsprüfung (2015) für das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" durchschlagen. Es fehle eine Untersuchung der Wirkfaktoren Wellenschlag und Sedimentabtransport mit Lebensraumverlust und Larventötung.

Diese Auffassung ist unbegründet. Schon die nur sehr geringfügige vorhabenbedingte Zunahme des Schiffsverkehrs um ein auf maximal zwei Schiffe pro Tag begründet keine erhebliche Beeinträchtigung der FFH-Lebensraumtypen durch Wellenschlag oder Sedimentabtrag. Die erfolgte FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" ist nicht zu beanstanden. Weitergehende Untersuchungen – wie von den Einwendern gefordert – waren der Vorhabenträgerin daher nicht aufzuerlegen. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Auch der Vortrag des Einwenders, dass die FFH-Vorprüfungen für das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" sowie das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" zudem im Hinblick auf die Arten Biber und Fischotter unvollständig seien, weil die Betrachtung der Wirkfaktoren des geplanten Projektes in Summation mit den Hafenausbauarbeiten zum Hochwasserschutz und den jüngsten Buhnenarbeiten an der Elbe fehle, ist nicht zutreffend.

Eine kumulative Betrachtung der vorhabenbedingten Auswirkungen mit den jüngsten Buhnenarbeiten an der Elbe und der Hafenausbauten zum Hochwasserschutz bedarf es vorliegend nicht, da das Planvorhaben selbst keine Beeinträchtigungen der FFH-Schutzziele bewirkt. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Darüber hinaus wies der Einwender darauf hin, dass in der Schutzgebietsverordnung zum FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" die Kohärenzfunktion innerhalb des Gebietes besonders hervorgehoben, demgegenüber aber in den vorhabenbezogenen FFH-Vorprüfungen zwischen den einzelnen Schutzgebieten nicht hinreichend berücksichtigt werde.

Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. Die FFH-Vorprüfung für das Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser" führt aus, dass u. a. die Arten Biber und Fischotter das Hafenbecken nur gelegentlich als Migrationskorridor zwischen Elbe und Döllnitz nutzen. Wie bereits im Planfeststellungsbeschluss ausgeführt, bewertet auch die zuständige untere Naturschutzbehörde diese Migrationsvorgänge als singuläre Ereignisse. Überdies ist ausweislich der Managementpläne für die beiden FFH-Gebiete das Austauschgeschehen zwischen diesen Schutzgebieten nicht populationsrelevant (siehe Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen – FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser", Kapitel 6). Nach den zutreffenden Ergebnissen der FFH-Vorprüfung ist eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke der FFH-Gebiete durch das Planvorhaben offensichtlich ausgeschlossen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wurde ebenfalls darauf hingewiesen, dass Vorkommen von Rot- und Schwarzmilan, Flussuferläufer und Wachtelkönig unmittelbar am Untersuchungsgebiet bzw. im Umfeld des Hafens nachgewiesen worden seien. Die genannten Arten seien streng geschützt und zugleich Erhaltungsziel des angrenzenden Vogelschutzgebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg".

Die erfolgte FFH-Vorprüfung für das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" ist nicht zu beanstanden. Rotmilan und Schwarzmilan wurden in der Vorprüfung für das SPA-Gebiet in der Form behandelt, dass keine Brutnachweise bzw. Nachweise über lokale Populationen für das Untersuchungsgebiet vorliegen (siehe weiterführend Kapitel C.V.5.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Eine weitergehende Prüfung der artspezifischen Habitatanforderungen für Rot- sowie Schwarzmilan konnte daher zutreffenderweise im Rahmen der FFH-Vorprüfung entfallen. Für den Rotmilan als auch den Schwarzmilan wurde gleichlautend im Fachbeitrag Artenschutz (Ordner 5, Register 1 der Planunterlagen) analysiert, dass keine Brutnachweise oder essentielle Nahrungsflächen für diese Art im Wirkraum des Planvorhabens vorliegen. Für beide Vogelarten wurde im Rahmen des Artenschutzfachbeitrags festgestellt, dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer bekannten oder vermuteten Population ausgeschlossen werden kann oder eine solche gar nicht existiert und von daher Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Auch der Flussuferläufer wurde in der FFH-Vorprüfung für das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" hinreichend behandelt. Dabei wurde nachvollziehbar für das Vorhabengebiet analysiert, dass ein Vorkommen dieser Art als Durchzügler und Nahrungsgast möglich sein könnte, diese Art jedoch hier als Brutvogel auszuschließen ist. Darüber hinaus liegen die wenigen geeigneten Nahrungsstellen an der Elbe außerhalb des Vorhabeneinflussbereiches. Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes einer lokalen Population bzw. der des Gesamtgebietes können folglich ausgeschlossen werden.

Ein Vorkommen des Wachtelkönigs konnte im Ergebnis der Voruntersuchung im Rahmen der Vorprüfung für das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" (siehe Ordner 3, Register 4 der Planunterlagen – FFH-Vorprüfung für das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg", Kapitel 4.2.13) im räumlichen Umfeld des Vorhabens ebenfalls ausgeschlossen werden. Der von den Einwendern pauschal behauptete Nachweis ist auch für die Planfeststellungsbehörde nicht bekannt bzw. nachvollziehbar. Fachliche Zweifel an den Ergebnissen der Vorprüfung wurden auch nicht von der zuständigen unteren Naturschutzbehörde geäußert. Weitergehende Untersuchungen sind angesichts der Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchungen nicht erforderlich.

Die Einwendung wird daher in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 7.: Nach Einschätzung des Einwenders sei die im Rahmen der 1. Tektur durch die Vorhabenträgerin eingebrachte Unterlage „Fachbetrag Wasserrahmenrichtlinie" fehlerhaft und insgesamt nicht dazu fähig, einen Verstoß gegen § 27 WHG auszuschließen. Im Einzelnen wurden folgende Bedenken vorgetragen:

Es wurde behauptet, dass der Fachbeitrag WRRL von einem unzutreffenden rechtlichen Maßstab ausgehe, wenn darin ausgeführt werde, dass nach dem EuGH-Urteil zur Weservertiefung die Umweltziele der WRRL zu „berücksichtigen" seien (Fachbeitrag WRRL, Seite 6). Dies sei gerade nicht der Fall, nach dem Urteil des EuGHs seien die Umweltziele zu beachten (unterlägen somit nicht der Abwägung).

Nach dem Urteil des EuGH vom 01.02.2015 zur Weservertiefung sind die Mitgliedsstaaten – vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme – dazu verpflichtet, die Verschlechterung des Zustandes eines OWK durch ein Vorhaben zu verhindern. Die informelle Bezeichnung der „Berücksichtigung" im letzten Absatz der Seite 6 des Fachbeitrags ist insoweit fehlerbehaftet und daher entsprechend anzupassen. Die Beurteilung der Auswirkungen des Planvorhabens im Rahmen des Fachbeitrags fußen aber richtigerweise inhaltlich auf der Verpflichtung des „Beachtens" (siehe Ordner 9, Register 6 der Planunterlagen - Kapitel 5 des Fachbetrags WRRL vom 08.02.2018 und Kapitel C.V.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Dem Einwand wird hinsichtlich der Korrektur der hier in Rede stehenden Bezeichnung entsprochen, ansonsten aber zurückgewiesen.

Im Zusammenhang mit den Einstufungen von einzelnen Qualitätskomponenten der OWK Elbe-2 und Döllnitz-3 als „schlecht" verwies der Einwender auf die nach Rechtsprechung des EuGH anzuwendende strenge Status-Quo-Theorie und trug vor, dass durch die Beibehaltung des gegenwärtigen Zustands des Hafenbeckens und durch die beantragte Zunahme des Schiffsgüterverkehrs auf den OWK negativ eingewirkt werde, da mit einer Abnahme der Sauerstoffkonzentration zu rechnen sei und mehr Schallemissionen im Wasser zu erwarten seien. Des Weiteren werde durch das Vorhaben die biologische Qualitätskomponente Fischfauna negativ beeinträchtigt, da eine ökologische Durchgängigkeit und damit die Migration gerade nicht gewährleistet wäre. Zusätzlich würden durch die Einleitung von mit Schadstoffen belastetem Niederschlagswasser negative Auswirkungen auf die Fischfauna erzielt. Es bliebe unklar, welches Reinigungspotenzial die vorgesehene Klärung habe. Daneben sei mit dem bereits durchgeführten Neubau der Kaimauer, die aber dem beantragten Vorhaben zuzurechnen sei, eine negative Einwirkung auf den OWK verbunden. Somit sei der Fachbeitrag fehlerhaft, weil das Vorhaben mindestens eine Verschlechterung der OWK zur Folge habe.

Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. Die vorhabenbedingte Zunahme des Schiffsverkehrs auf maximal zwei Schiffsbewegungen pro Tag führt nicht zu einer weiteren Verschlechterung der betreffenden Qualitätskomponenten für die OWK. Konkrete Anhaltspunkte, dass damit eine erhebliche Abnahme der Sauerstoffkonzentration im Hafenbecken oder eine erhebliche Zunahme der Schallemissionen durch den Schiffsverkehr verbunden sein könnte, sind nicht erkennbar. Die mit dem Betrieb des neuen KV-Terminals einhergehende geringe Erhöhung des Schiffsverkehrs ist – wie bereits vorstehend wiederholt ausgeführt – auch nicht dazu geeignet, die Eigenschaft des Hafenbeckens als Migrationskorridor für die Fischfauna zu beeinträchtigen. Ebenfalls ist mit dem Vorhaben keine negative Beeinträchtigung der Fischfauna durch die Einleitung von belastetem Niederschlagswasser verbunden. Das auf den Flächen des neuen KV-Terminals anfallende Niederschlagswasser wird vor Einleitung in das Hafenbecken mittels dem geplanten Lamellenklärer gereinigt (Maßnahme V 3). Gleichzeitig hat sich die Vorhabenträgerin verpflichtet, auf den Flächen des KV-Terminals im Winterzeitraum kein Tausalz einzusetzen (Maßnahme V 4). Damit können auch negative Wirkungen auf die Fischfauna vermieden werden. Das Reinigungspotenzial des Lamellenklärers wurde über die hydraulischen Nachweise nachgewiesen, die in Ordner 9, Register 5 der Planunterlagen enthalten sind. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Gleichzeitig sei in Bezug auf den OWK Elbe auch festzustellen, dass die im Fachbeitrag vorgenommene Auswirkungsprognose keinerlei Auswirkungen in Folge der zur Aufrechterhaltung der Güterschifffahrt notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen betrachtet. Eine Prognose über Beeinträchtigungen des Makrozoobenthos werde ebenfalls nicht vorgenommen. Darüber hinaus äußerte der Einwender Bedenken, dass mit der Unterhaltung

des Hafenbeckens negative Einwirkungen verbunden seien. Es sei von einer Mobilisation der Schadstofffrachten im Sediment des Hafenbeckens infolge von Unterhaltungsbaggerungen auszugehen. Bereits deswegen sei der Fachbeitrag nicht als geeignete Planunterlage anzusehen.

Die regelmäßig erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen sind im Wesentlichen der Sedimentation durch die Döllnitz in das Hafenbecken geschuldet. Die Höhe der Sedimentverfrachtung ist dabei unabhängig vom Planvorhaben. Ausbaggerungen finden in einem Turnus von ca. 10 Jahren statt. Eine durch das Vorhaben bedingte Mobilisation von Schadstofffrachten lässt sich daraus nicht ableiten. Mit dem vorgesehenen Neubau des KV-Terminals im Hafen Riesa sind insofern innerhalb des Hafenbeckens keine über das bestehende Maß hinausgehende Unterhaltungsmaßnahmen (Ausbaggerung) begründet. Ausbaggerungen sind daher auch nicht Gegenstand des Planvorhabens. Dies betrifft ebenfalls etwaige Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Schifffahrt im OWK Elbe-2, die ebenfalls nicht Gegenstand des Planvorhabens sind. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Der Auswirkungsprognose des Fachbeitrags WRRL enthält ebenfalls die biologische Qualitätskomponente Makrozoobenthos (siehe Ordner 9, Register 6 der Planunterlagen - Fachbetrag WRRL vom 08.02.2018, Tabelle 10). Potenzielle negative Auswirkungen auf das im Hafenbecken Riesa vorkommende Makrozoobenthos werden durch die Maßnahmen V 1 und V 3 bis V 7 vermieden (siehe Kapitel C.V.4.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwand wird zurückgewiesen.

Des Weiteren wurde der Fachbeitrag als fehlerhaft beurteilt, soweit dieser von einer Vereinbarkeit mit dem Verbesserungegebot ausgehe. Nach Auffassung des Einwenders würde das Vorhaben den vorgesehenen Maßnahmen zur Erreichung des guten Zustands widersprechen. So wären für den OWK Döllnitz Maßnahmen zur Habitatverbesserung, Maßnahmen zur Optimierung der Gewässerunterhaltung und Maßnahmen zur Verbesserung der Habitate im Uferbereich vorgesehen, mit denen der vollständige Verlust des Uferbereichs durch den (Neu-)Bau von Spundwänden und Kaimauern sowie die davon ausgehenden negativen Auswirkungen auf die ökologischen Qualitätskomponenten nicht vereinbar seien. Auch die vorhabenbedingten Unterhaltungsmaßnahmen (Sedimentbaggerungen) würden die Randbedingungen für den schlechten ökologischen Zustand manifestieren, so dass eine Zielerreichung nach der WRRL zum maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet bzw. faktisch vereitelt werden würde. Dies gelte auch für den OWK Elbe, dessen Unterhaltungs-/Ausbaumaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Güterschifffahrt eine Erreichung des guten Zustands ebenfalls faktisch vereiteln würde.

Die Auffassung ist nicht zutreffend. Die für den OWK Döllnitz-3 geplanten Maßnahmen des 2. als auch des 3. Bewertungszeitraumes werden durch das Planvorhaben nicht beeinträchtigt. Weder der (Neu-)Bau von Spundwänden noch von Kaimauern im Hafenbecken sind Bestandteile des geplanten trimodalen KV-Terminals. Zugleich sind Unterhaltungs- oder Ausbaumaßnahmen am OWK Elbe-2 im Zusammenhang mit dem Planvorhaben nicht erforderlich und nicht geplant. Die in den Bewirtschaftungszielen für den OWK Elbe-2 genannten Maßnahmen zur Verbesserung des Geschiebehaushalts und dem Zulassen einer eigendynamischen Entwicklung werden durch das Vorhaben nicht berührt (siehe auch weiterführend Kapitel C.V.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Wie hier bereits wiederholt ausgeführt, steht ebenfalls der natürliche Sedimenttransport der Döllnitz in das Hafenbecken in keinem Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben. Insbesondere die nur geringfügige vorhabenbedingte Erhöhung des Schiffsver-

kehrs hat keine messbaren Auswirkungen auf die Sedimentablagerungen im Hafenbecken, daher werden auch keine vorhabenbedingt vermehrten Sedimentausbaggerungen notwendig. Der Einwand wird in diesen Punkten insofern zurückgewiesen.

Der Einwender behauptete ebenfalls, dass die Auswirkungsprognose auf den chemischen und mengenmäßigen Zustand des GWK unzutreffend sei. Das Vorhaben führe zu einer großflächigen Versiegelung und bedinge den Aushub von Bodenmaterial von Altlastenflächen. Im Zuge der Auswirkung des Vorhabens auf die Grundwasserneubildungsrate sei eine kumulative Betrachtung aller Versiegelungsmaßnahmen anzustellen, da andererseits jede Versiegelung als nicht signifikant zu beurteilen sei.

Diese Aussagen sind unbegründet. Eine Beeinträchtigung des chemischen Zustandes des GWK durch den Aushub von Bodenmaterial auf Altlastenverdachtsflächen wird durch geeignete Maßnahmen vermieden. Entsprechend dem Abbruch- und Entsorgungskonzept der Vorhabenträgerin sind im Zuge von Bauarbeiten freigelegte verunreinigte Bodenschichten zu separieren und fachgerecht zu entsorgen bzw. zu verwerten (siehe auch Ordner 6, Register 1 der Planunterlagen und Kapitel C.V.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Eine vorhabenbedingte Gefährdung des GWK ist – auch unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter A.III.3 des Planfeststellungsbeschlusses – daher ausgeschlossen. Insbesondere werden durch die Versiegelung der vorbelasteten Flächen ein mögliches Auswaschen wasserlöslicher Schadstoffe durch versickerndes Niederschlagswasser und deren Transport in unbelastete Bereiche des GWK vermieden bzw. verringert. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Bei den zu versiegelnden Böden handelt es sich zudem um 1 bis 4 m mächtige hochverdichtete Auffüllungen, die nur eine sehr stark eingeschränkte bis keine Versickerungsfähigkeit aufweisen. Diese Flächen sind somit bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt ohne Bedeutung für die Grundwasserneubildung. Die geplante Versiegelung wird darüber hinaus durch Maßnahmen für die Anpflanzung von Gehölzen als auch zum Retentionsausgleich kompensiert, die ebenfalls eine Erhöhung der Infiltrationsrate bewirken. Eine mengenmäßige Verschlechterung des GWK kann daher ebenfalls ausgeschlossen werden. Da mit dem Vorhaben keine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands des GWK einhergeht, spielen kumulierende Wirkungen unter Berücksichtigung aller Versiegelungsmaßnahmen auf der Fläche des GWK „Döllnitz-Dahle" keine Rolle. Zudem verlangt nach der Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichts „weder die Wasserrahmenrichtlinie noch das Wasserhaushaltsgesetz [...] explizit, dass bei der Vorhabenzulassung auch die kumulierenden Wirkungen anderer Vorhaben zu berücksichtigen sind. Für eine solche ‚Summationsbetrachtung' besteht weder eine Notwendigkeit noch könnte dieses Sachproblem auf der Zulassungsebene angemessen bewältigt werden." (BVerwG, Urteil v. 09.02.2017 – 7 A 2/15 u. a., BVerwGE 158, 1, Rn. 594). Die Einwendung wird insofern in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 8.: Das Gutachten der TH Nürnberg vom Juni 2017 (Ordner 4, Register 1 der Planunterlagen – Tektur zur Hydraulischen Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe [...] sowie Retentionsraumausgleich durch Rückbau von Gleisanlagen, Anlage 3) wurde als nur eingeschränkt aussagekräftig beurteilt, da hier zwar das Hochwassergeschehen der Elbe und der Einfluss des KV-Terminals auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet modelliert worden seien, aber ein gleichzeitiges Hochwasserereignis der Döllnitz jedoch nicht. Es wurden auch Bedenken erhoben, dass die Erhöhung des Vorhabenbereichs im Hochwasserfall eine Erhöhung des Wasserstands an anderer Stelle bewirke und somit für den Hochwasserschutz als negativ angesehen werde und die Probleme und Gefahren für die Anlieger verschärfe.

Dies wäre mit der Errichtung eines Terminals für Bahn/LKW an anderer Stelle vermeidbar. Letztlich führe das Vorhaben zu einem erheblichen Retentionsraumverlust, der auszugleichen sei. Die Vorhabenträgerin habe aber weiterhin keinen Ausgleich für den Verlust geplant, es werden lediglich Vorabschätzungen zu geeigneten Flächen getroffen.

Die geäußerten Bedenken in Bezug auf die Auswirkungen des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet sind nicht zutreffend. Die Hochwasserwellen der Elbe und der Döllnitz überlagern sich charakteristischerweise nicht, da die Hochwasserausbildung und Ableitung in der Elbe deutlich langsamer als im kleinräumigen Einzugsgebiet der Döllnitz vonstattengehen. Der Wellenscheitel in der Elbe tritt deutlich später als in der Döllnitz auf.

Das Vorhaben zum Neubau des KV-Terminals befindet sich nur im Überschwemmungsgebiet der Elbe, nicht dem der Döllnitz. Die Döllnitz mündet oberhalb des Vorhabengebiets in das Hafenbecken ein, eine Beeinträchtigung des Retentionsraumes der Döllnitz durch das Vorhaben findet somit nicht statt. Daher wurde bei der 2D-HN-Modellierung zum Nachweis der Vorhabenauswirkungen bewusst auf den Zufluss der Döllnitz verzichtet. Darüber hinaus ist der in der Döllnitz auftretende Abfluss gegenüber einem HQ(100)-Abfluss der Elbe von 4 295 m³/s vernachlässigbar gering. Aufgrund der Vorhabenslage deutlich unterhalb der Döllnitzmündung ist gleichzeitig mit keiner Beeinflussung der Strömungsausbildung in der Döllnitz durch das Planvorhaben zu rechnen.

Für den erforderlichen Retentionsraumausgleich untersuchte die Vorhabenträgerin drei Maßnahmen (siehe Ordner 4, Register 1, Abschnitt 4.2 der Planunterlagen). Geprüft wurden Maßnahmen zum Geländeabtrag hinter der Deichlinie Riesa-Gröba in Richtung Oppitzsch, Maßnahmen auf Flächen im Bereich der Döllnitzmündung am westlichen Ende des Hafens Riesa, der Abriss von zwei unmittelbar an das geplante KV-Terminal angrenzenden Lagerhallen (sog. Gebäude Fritzsche) und der Rückbau von Abschnitten des sog. Muskatorgleises. Im Ergebnis der Untersuchung wurde richtigerweise festgestellt, dass nur mit dem Rückbau des ehemaligen Muskatorgleises auf den Flurstücken 166/3, 166/16 und 166/30 ein vollständiger Retentionsraumausgleich möglich und auch wirtschaftlich umsetzbar ist, da hier alle Grundstücke im Eigentum der Vorhabenträgerin sind. Mit den erfolgten hydraulischen Untersuchungen und der Maßnahmeplanung für einen Retentionsraumausgleich konnte die Vorhabenträgerin schlussendlich nachweisen, dass der Neubau des trimodalen KV-Terminals im Alten Hafen Riesa die Tatbestandsvoraussetzungen der wasserrechtlichen Ausnahmeregelung des § 78 Abs. 5 erfüllt (siehe Kapitel C.V.4.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die Einwendung wird in den Punkten zurückgewiesen.

- Stellungnahme vom 10. Juni 2021

Soweit mit der Einwendung wiederholt Bedenken und Forderungen erhoben worden sind, die bereits Gegenstand der Schreiben des Einwenders im Rahmen der vorhergehenden Beteiligungsverfahren zum Vorhaben waren, wird hierzu direkt auf die dazu erfolgten Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, die weiterhin zutreffend sind.

Darüber hinaus wurden im Wesentlichen folgende Darlegungen in den eingereichten Antragsunterlagen beanstandet:

Zu 1.: Es wurde bemängelt, dass im Erläuterungsbericht ein Vorhaben mit einer „geforderten Umschlagkapazität von mindestens 100.000 TEU pro Jahr“ begründet worden sei

(siehe Ordner 1, Erläuterungsbericht Tektur 2, Kapitel 3.1, Seite 17 der Planunterlagen), demgegenüber aber die vorgebrachten Gutachten, wie die UVS und das Schalltechnische Gutachten, keine Relevanz für das im Erläuterungsbericht beschriebene Vorhaben aufzeigen würden, da diese sich auf ein geplantes KV-Terminal mit einer Kapazität von bis zu 100.000 TEU pro Jahr bezögen. Schon allein die maximalen Prognosen von 300 LKW tagsüber plus 16 LKW in den Nachtstunden ergäben eine jährliche Kapazität an 356 Tagen von 115.340 LKW (mit je 1 bzw. 2 TEU pro Lieferung). Um das Vorhaben realistisch betrachten zu können, müssten auch die geforderten höheren Umschlagszahlen untersucht werden.

> Einer zusätzlichen Untersuchung in Bezug auf höhere Umschlagszahlen als 100 000 TEU/a für das geplante KV-Terminal bedarf es nicht. Im hier in Rede stehenden Kapitel 3.1 des Erläuterungsberichts für das Vorhaben sind die Standortanforderungen für den Variantenvergleich benannt. Dazu gehört auch das Kriterium „geforderte Umschlagkapazität von mindestens 100 000 TEU/a". Dies bedeutet, dass der Standort dazu geeignet sein muss, eine Umschlagkapazität von mindestens 100 000 TEU/a zu ermöglichen. Gegenstand der beantragten Planfeststellung ist – ungeachtet dieser Eignungsanforderung für den Variantenvergleich – ein KV-Terminal mit einer maximalen (theoretischen) Umschlagkapazität von 100 000 TEU/a (siehe auch Kapitel C.II.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Dementsprechend sind auch die Untersuchungen in den Planungsunterlagen für diese definierte Obergrenze der Umschlagskapazität von 100 000 TEU/a durchgeführt worden. Damit ist die Relevanz zwischen den Planunterlagen gegeben und kein unüberbrückbares Hindernis dargestellt. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Im Zusammenhang mit dem bestehenbleibenden Hafenbetrieb auf der Nordseite trug der Einwender in Bezug auf den Variantenvergleich vor, dass die Konfliktstrecken der Variante 1 damit weiterhin bestehen blieben und bei der Beurteilung der Variante 3 hinzugerechnet werden müssten, was nicht erfolgt sei.

> Diese Einschätzung ist nicht zutreffend. Beim Vergleich der Planungsvarianten ist ausschließlich der Verkehr für das hier planfestzustellende Vorhaben zu berücksichtigen. Eine Berücksichtigung der im Zusammenhang mit dem Schüttgutumschlag auf der Hafennordseite stehenden Verkehre ist im Variantenvergleich entbehrlich. Diese sind für die Beurteilung der Variante 3 nicht relevant und auch nicht der Variante 3 hinzuzurechnen. Der bereits heute stattfindende Schwerlastverkehr für den gegenwärtigen Containerumschlag ist demgegenüber in den jeweiligen Untersuchungen in den täglichen Ansätzen von 300 LKW für die Tagzeit berücksichtigt. Der Einwand wird insofern zurückgewiesen.

Der Einwender trug weiterhin vor, dass eine für die Variante 1 betrachtete Verkehrsführung mit zusätzlicher Verkehrslenkung von der jetzigen Hafeneinfahrt/Hafenausfahrt über die Bundesstraße 182 mit Umlenkung über die Paul-Greifzu-Str. / Uttmannstr. / Schönbergstr. und danach auf die B 182 kurz vor der Eisenbahnüberführung über die Elbe im Vergleich mit dem kürzeren Fahrweg über die Lauchhammerstraße realitätsfern sei. Es bedürfe daher der Darlegung einer Ausschlussvariante zur Planungsvariante 1 für den kürzeren Fahrweg.

> Die Vorhabenträgerin hat die im Erläuterungsbericht dargestellten Verkehrslenkungsmaßnahmen zur besseren Vergleichbarkeit der betrachteten Varianten angesetzt. Für das Ergebnis des Variantenvergleichs ist aber die mit der Einwendung in Zweifel gezogene Umlenkungsmaßnahme für die Planungsvariante 1 nicht entscheidungserheblich. Diese ändert einerseits nichts daran, dass die für

die Vorzugsvariante vorgesehene Umlenkungsvariante sinnvoll ist und die Zumutbarkeit der straßenverkehrsseitigen Auswirkungen des Vorhabens absichert. Sie ändert auch nichts Wesentliches an der Bewertung der Verträglichkeit der Variante 1 (siehe auch Kapitel C.III.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Es wäre vielmehr davon auszugehen, dass es ohne diese Lenkungsmaßnahme bei Realisierung der Variante 1 eher zu einer höheren Belastung der beidseitig der Lauchhammerstraße gelegenen Nutzungen käme. Der Einwand ist insoweit nicht geeignet, das Ergebnis des Variantenvergleichs in Zweifel zu ziehen. Ebenso bedarf es keiner Darlegung einer Ausschlussvariante hinsichtlich der untersuchten Verkehrslenkung für die Variante 1, da diese Variante im Ergebnis des Vergleichs nicht bevorzugt wurde. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Soweit der Einwender darauf hinweist, dass die Variante 3 – entgegen den Angaben in Kapitel 3.2, Tabelle 3 des Erläuterungsberichtes (Seite 20) – wesentlich näher an vorhandene Wohnbebauung angrenzt (nur ca. 35 m zum Umschlagbereich), ist diese Ausführung zutreffend.

Wie richtigerweise vom Einwender aus der UVS vom 21.04.2020 zitiert, liegt die nächste Bebauung mit Wohnnutzung, das Objekt „Lauchhammerstraße 25", in einem geringeren Abstand zum Vorhaben, als in Tabelle 3 des Erläuterungsberichtes angegeben. Der hierfür maßgebliche Mindestabstand von 35 m wurde aber zutreffenderweise in der UVS sowie in den Schalltechnischen und Erschütterungsgutachten berücksichtigt (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen – UVS vom 21.04.2020, Seite 84). Ein abweichendes Ergebnis des Variantenvergleichs ergibt sich daher daraus nicht. Bei dem Objekt „Lauchhammerstraße 25" handelt es sich um ein Gebäude in einem Mischgebiet mit zulässiger Wohnnutzung. Für etwaige Wohnnutzungen in diesem Objekt gelten die – im Vergleich zu Nutzungen in allgemeinen oder reinen Wohngebieten – geringeren Schutzansprüche. Die Einwendung hat sich insofern erledigt.

Es wird behauptet, dass das heutige und die zukünftigen Schiffsaufkommen mit den vorhandenen Anlagen im Hafen Riesa ausreichend durchführbar seien.

Es wurde bereits mehrfach dargelegt, dass die im Hafen Riesa vorhandenen Umschlaganlagen für eine weitere Steigerung des Containerumschlags nicht ausreichend sind. Im Bestand sind keine weiteren schienengebundenen Slots für andere Kunden zur Containerbe- und -entladung vorhanden (siehe auch Kapitel C.II.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender rügte, dass ein ausreichender Abstand zur Wohnbebauung in den Planungsunterlagen nicht betrachtet werde. Die nächsten Wohnhäuser lägen nur ca. 35 m bis 130 m entfernt vom geplanten KV-Terminal, welches ein enormes Konfliktpotenzial in sich berge. Auch der Schutzabstand der Containerservicehalle zur nächsten Wohnbebauung von 300 m werde nicht eingehalten. Noch kritischer seien Schüttgüterumschläge einzuordnen, da diese der Abstandsklasse IV zugeordnet seien.

Der Einwand ist unbegründet. Es ist schon nicht ersichtlich, aus welcher Rechtsgrundlage sich der genannte Mindestabstand und die im Einwand genannte Abstandsklasse VI bzw. V ergeben solle. Für die Errichtung und den Betrieb eines KV-Terminals der hier vorgesehenen Art existieren keine gesetzlichen oder untergesetzlichen Vorgaben zum Mindestabstand zu den nächstgelegenen Wohnbebauungen. In den Planunterlagen wird insofern durch verschiedene gutachterliche Untersuchungen nachgewiesen, dass das Vorhaben keine unzumutbaren Einwirkungen auf die benachbarte Wohnbebauung auslöst (siehe auch Kapitel

C.V.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Unabhängig davon wurde die angesprochene Containerservicehalle bereits 2015 auf der Grundlage einer bestandskräftigen Genehmigung errichtet und wird seither durch die Vorhabenträgerin betrieben.

Zu 5.: Der Einwender nahm Bezug auf das hinsichtlich der Ansätze und Berechnungen überarbeitete Schalltechnische Gutachten vom 22.06.2020 (Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen) und hinterfragte die geplante Vorgehensweise im Hinblick auf die sog. „Fritzsche-Hallen", die im Gutachten als Schallminderung angenommen werden. Da die Dächer dieser Hallen bereits gegenwärtig einsturzgefährdet sind, sei zu klären, wie diese einstürzenden Gebäude erhalten bleiben sollen und welche Kosten auf die Vorhabenträgerin für deren Erhaltung zukommen würden. Ohne diese Hallen würde die Immissionsbelastung an vielen Immissionsorten steigen und die Gesamtbelastung höher ausfallen. Es wurde zudem bezweifelt, dass die geometrische Form der Satteldächer im Schalltechnischen Gutachten richtig berücksichtigt worden sei.

Richtigerweise sind die derzeit vorhandenen, die Schallausbreitung berücksichtigenden bzw. beeinträchtigenden Baukörper in die Berechnungen eingegangen. Dies gilt auch für die hier in Rede stehenden sog. „Fritzsche-Hallen". Sollte die schallabschirmende Wirkung dieser Hallen zu einem späteren Zeitpunkt nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses (infolge altersbedingtem Abgang) entfallen, hat die Vorhabenträgerin sich zur Herstellung einer schallabschirmenden Anlage verpflichtet, die mindestens dieselben schallmindernden Wirkungen aufweist (siehe Nebenbestimmung A.III.4.2.10). Eine Verpflichtung der Vorhabenträgerin zur Herstellung bzw. Wiederaufbau der beiden Hallen ist demgegenüber nicht erforderlich. Die in der Einwendung genannte Kostenangabe für den Erhalt der sog. „Fritzsche-Hallen" oder ggf. eines zukünftigen Gebäudeneubaus sind für die Genehmigungsfähigkeit des hier planfestzustellenden Vorhabens nicht relevant. Die Einwendung wird insofern zurückgewiesen.

Reflexionen am Satteldach sind aus schalltechnischer Sicht eher irrelevant, da diese aufgrund der Dachneigung nach oben und somit weg von den Immissionsorten reflektiert werden. Für die schalltechnischen Untersuchungen wurde bei der Konfiguration des digitalen Simulationsmodells schallabschirmende Gebäude entsprechend den LoD-Daten Level 1 (LoD1) angewandt, so dass diese als Blockmodelle (Flachdach) dargestellt und berücksichtigt worden sind. Die Gebäude in diesem „Level-of-Detail" besitzen damit genaue Grundrisse und mittlere Gebäudehöhen, jedoch keine Dächer. Somit findet eher eine Überschätzung der Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten statt, da die Gebäude niedriger betrachtet werden und somit eine geringere Abschirmung stattfindet. Gleichwohl ergibt sich eine größere vertikale Fläche, wodurch eine höhere, relevante Reflexionswirkung der Gebäudefassaden erreicht wird. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Soweit der Einwender Bedenken erhob, dass auch auf der Hafennordseite nach Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals ein Nachtbetrieb stattfinden werde, sind diese Bedenken unbegründet.

Die im Schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegte Annahme, dass hinsichtlich der Vorbelastung auf der Hafennordseite kein Nachtbetrieb mehr stattfindet, ist zutreffend. Die Vorhabenträgerin hat am 12.02.2021 die „Änderung der Umschlaganlagen durch Verzicht auf den Nachtbetrieb im Hafen Riesa in 01591 Riesa, Paul-Greifzu-Str. 8a, Gem. Gröba, Flst.-Nr. 84/38" bei der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Meißen angezeigt. Der Anzeige und dem daraus ergangenen Bescheid folgend, wird nach Inbetriebnahme

des neuen KV-Terminals auf der Südseite „Alter Hafen" kein Umschlag von Stück- und Schüttgütern in der Nachtzeit erfolgen, was richtigerweise auch bi der Ermittlung der Vorbelastung im Schalltechnischen Gutachten der PEUTZ Consult GmbH Berücksichtigung gefunden hat. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es wird gerügt, dass westlich des Firmengeländes der Fa. Scholz eine Stellfläche mit abgestellten Containern liege, für die kein Lärmkontingent ausgewiesen worden sei. Die von dieser Stellfläche ausgehenden Lärmbelastungen seien im Rahmen der Vorbelastungsuntersuchungen nicht berücksichtigt worden.

Der Einwand ist unbegründet. Auf der in Rede stehenden Abstellfläche sind nach Angaben der Vorhabenträgerin keine Container abgestellt worden. Es handelte sich hier um Wechselbrücken, die dort einmalig vorübergehend bis zur Zuführung zu Reparaturarbeiten in die Containerservicehalle abgestellt worden sind. Das Planvorhaben umfasst diese Fläche nicht. Bei Realisierung des Vorhabens wird keine Notwendigkeit mehr bestehen, Container außerhalb des räumlichen Umgriffs des Vorhabengebietes zwischenabzustellen. Es ist daher in den Vorbelastungsuntersuchungen für diese Fläche auch kein zusätzliches Lärmkontingent zu berücksichtigen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Weiterhin wurde beanstandet, dass die Vorbelastung in der Lärmprognose erheblich unterschätzt worden sei. Bei der Ermittlung seien wesentliche Lärmquellen, wie z. B. der Feralpi-Mitarbeiterparkplatz, die Fa. TRALO oder die Containerabstellfläche westlich der Fa. Scholz sowie nächtlicher Bahnverkehr durch die Fa. Beiselen nicht berücksichtigt worden.

a) Mitarbeiterparkplatz ESF

Im Rahmen des hier behandelten dritten Beteiligungsverfahrens wurde der Vorhabenträgerin bekannt, dass mit dem 24.03.2021 eine immissionsschutzrechtliche Änderungsgenehmigung für das Stahl- und Walzwerk von ESF erteilt worden ist. Diese Änderungsgenehmigung konnte bei der „Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens" der PEUTZ Consult GmbH vom 22.06.2020 und damit im Rahmen der Auslegung der Planunterlagen zur 2. Tektur noch nicht berücksichtigt werden. Ausgehend von der neuen Genehmigungssituation für den Standort der ESF Elbe Stahlwerke ließ die Vorhabenträgerin aus lärmschutzfachlicher Sicht eine erneute Überprüfung des Rechenmodells und der Ansätze des Schalltechnischen Gutachtens für das Planvorhaben vornehmen.

Da die Immissionsorte in der der Einwenderin erteilten Änderungsgenehmigung vom 24.03.2021 nicht mit denen in den für das geplante KV-Terminal durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen und den dabei betrachteten repräsentativen Immissionsorten identisch sind, wurde vom Lärmschutzgutachter eine Umrechnung der zusätzlichen Vorbelastung auf die für das neue KV-Terminal maßgeblichen Immissionsorte vorgenommen. Die Überprüfung des Rechenmodells und der Ansätze zu den schalltechnischen Untersuchungen erfolgte dabei unter Auswertung der durch die ESF Elbe-Stahlwerke zur Verfügung gestellten Antrags- und Genehmigungsunterlagen. Die sich ergebenden Gesamtlärmimmissionen unter Berücksichtigung der maßgeblichen Pegelwerte für den Stahlwerksstandort der Einwenderin (bei Ausschöpfung der genehmigten Werte einschließlich neuem Walzwerk B und Berücksichtigung des Betriebs des neuen Mitarbeiterparkplatzes für den Stahlwerksstandort) haben in diesem Planfeststellungsbeschluss Berücksichtigung gefunden (siehe auch Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Im Ergebnis dieser Überprüfung der schalltechnischen Untersuchungen für das geplante KV-Terminal unter Berücksichtigung aller einwirkenden Teilpegel aus den umliegenden Industrie- und Gewerbebetrieben ergeben sich geringfügige Überschreitungen des Richtwertes der TA Lärm für den Nachtzeitraum nur am maßgeblichen Immissionsort IO 15 von bis zu 0,6 dB. Da die Gesamtlärmimmission am Immissionsort IO 15 nachts durch das geplante KV-Terminal nur geringfügig erhöht wird, hier mit einem $\Delta = 0{,}08$, und gleichzeitig die durch das Planvorhaben verursachte Zusatzbelastung den maßgeblichen Immissionsrichtwert um 15,2 dB unterschreitet, ist der von dieser Anlage verursachte Immissionsbeitrag im Hinblick auf den Gesetzeszweck als nicht relevant anzusehen ist (siehe Nr. 2.2 Abs. 1 lit. a) der TA Lärm). Innerhalb des Tageszeitraums liegen keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm vor. in Bezug auf das Vorhaben sind insofern von der Vorhabenträgerin für die maßgeblichen Immissionsorte keine weiteren Maßnahmen umzusetzen (siehe weiterführend Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

b) Fa. TRALO GmbH

Das hier in Rede stehende Distributionslager der TRALO GmbH wurde von den zuständigen Immissionsschutzbehörden nicht als relevante Vorbelastungsquelle benannt. Nach Auskunft des Landratsamtes Meißen liegt hierfür keine immissionsschutzrechtliche Genehmigung vor. Die Vorhabenträgerin ließ unabhängig davon aufgrund der erhobenen Einwendung eine gutachterliche Einschätzung zu dem Distributionslager vornehmen mit dem Ergebnis, dass etwaige schalltechnische Vorbelastungen durch den Betrieb der TRALO GmbH für das KV-Terminal irrelevant sind. Der Betriebsstandort der TRALO GmbH befindet sich südlich zum geplanten KV-Terminal. Etwaige betriebsseitigen Schallemissionen tangieren daher nur die aus Perspektive des KV-Terminals lärmabgewandte Seite der betrachteten Immissionsorte. Ebenfalls liegen die für den Betrieb der TRALO GmbH maßgeblichen und relevanten Immissionsorte, an denen dann die entsprechenden Immissionsrichtwerte einzuhalten sind, in nördlicher Richtung als Riegelbebauung direkt angrenzend an der Weststraße. Da hier die Richtwerte durch die TRALO GmbH einzuhalten sind, die gegenüberliegenden Gebäude die Schallemissionen in nördlicher Richtung abschirmen und die für das KV-Terminal maßgeblichen Fassadenseiten zum TRALO-Standort abgewandt sind, ist davon auszugehen, dass die hier angemerkte Vorbelastung irrelevant i. S. der TA Lärm ist. Diese Einschätzung deckt sich auch mit den schallschutzbezogenen Antragsunterlagen aus den Genehmigungsverfahren der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH. Hier wurde u. a. in den schalltechnischen Untersuchungen herausgearbeitet, dass die Lärmvorbelastung auch durch die TRALO GmbH nicht maßgeblich zur vorhandenen Lärmsituation beiträgt, da diese an allen zu berücksichtigenden Immissionsorten mehr als 6 dB unter den Immissionsrichtwerten der TA Lärm liegt. Insofern ist eine Vorbelastung der TRALO GmbH in Bezug auf die schalltechnische Untersuchung für das geplante KV-Terminal im Hafen Riesa, Alter Hafen, zu Recht nicht zu berücksichtigen.

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

c) Bahnverkehr Fa. BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg (ehem. Beiselen GmbH Ulm)

In der Nachtzeit sind keine Vorbelastungen für Düngemittellieferungen mittels Güterzügen zu berücksichtigen. Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im Hafen Riesa gelten die „Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil (NBS-AT)" der Vorhabenträgerin. Diese schließen Zugverkehre zur Belieferung der in östlicher Richtung befindlichen Düngemittelsilos der BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg ein. Die Silos können nur über das Gleis 48 der Anschlussbahn Hafen Riesa, fortführend über das Hafengleis 2 und die Terminalgleise 2 und 3 erreicht werden. Die Termine für die Zugverkehre (Ein- und Ausfahrt, Rangieren) sind jeweils mit der Vorhabenträgerin zu koordinieren. Die Koordinierung erfolgt so, dass kein Zugverkehr in der Nachtzeit stattfinden wird (siehe auch Nebenbestimmung A.III.4.2.3.4).

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Soweit der Einwender die Durchführung einer Lärmkontingentierung für das gesamte Hafengebiet beantragte, ist dieser Antrag unzulässig.

Es ist nicht Aufgabe eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens, eine Lärmkontingentierung für Flächen außerhalb des Vorhabengebietes vorzusehen. Mit den Planunterlagen wird nachgewiesen, dass die immissionsschutzrechtlichen Vorgaben trotz der zu berücksichtigenden Vorbelastung eingehalten werden. Hierzu sieht die Planung umfangreiche Immissionsschutzmaßnahmen vor. Die pauschale Behauptung, es bedürfe zur Konfliktlösung einer Lärmkontingentierung, ist daher unbegründet. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass aufgrund des Genehmigungsbestandes der umliegenden Betriebe zugunsten der Planung teilweise Vorbelastungswerte zugrunde zu legen waren, die die tatsächlichen Immissionen deutlich übersteigen. Vor diesem Hintergrund ist es sachlich unzutreffend, dass mit dem Planvorhaben keine Kontingente für weitere Ansiedlungen im Bereich des Hafens mehr realisiert werden könnten. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu 6.: Der Einwender behauptete weiterhin, dass die mit dem im November 2020 in Betrieb genommenen Mitarbeiterparkplatz der ESF Elbe Stahlwerke einhergehenden zusätzlichen Belastungen in der Prognose der Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr für das geplante KV-Terminal fehlen würden.

Diese Behauptung trifft nicht zu. Im Rahmen des Verkehrsplanerischen Gutachtens einschließlich der 1. Tektur (Ordner 8, Register 1 der Planunterlagen) werden die Prognosewerte 2025 mit der Fortschreibung für den Pognosehorizont 2030 herangezogen. Der vom Einwender benannte Mitarbeiter-Parkplatz wurde in diesem Rahmen ebenfalls berücksichtigt. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Im Zusammenhang mit der Ableitung des LKW-Verkehrs im Tageszeitraum wies der Einwender darauf hin, dass eine Ableitung des Verkehrs nicht geregelt sei. Es seien keine Schilder vorgesehen (Blauer Pfeil geradeaus) die die LKW-Fahrer zwingen, de Uttmannstraße zu nutzen. Damit finde keine Verkehrsregelung statt.

Der Hinweis ist richtig. Eine aktive Verkehrsregelung ist für die Ausfahrt für den Tageszeitraum nicht vorgesehen. Diese ist nach den Ergebnissen der eingeholten Fachgutachten auch nicht erforderlich (siehe auch Kapitel C.V.3.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses).

Nach Auffassung des Einwenders sei es nicht auszuschließen, dass durch das Vorhaben weitere Wohnorte mit einer Lärmüberschreitung im Bereich Friedrich-Ebert-Platz, Weststraße hinzukämen, dass durch die Lärmzunahme auf der Lauchhammerstraße auch weiter hinten liegende Häuser durch eine Grenzwertüberschreitung betroffen sein könnten.

> Für die nächstgelegenen repräsentativen Immissionspunkte wurden umfassende Berechnungen (Ohne-Fall, Mit-Fall) durchgeführt. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchungen belegen, dass sich die Lärmsituation an den hier erwähnten Immissionspunkten 46 – 60 sogar verbessert (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des Schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020, Anlage 13 Beurteilungspegel Verkehrslärm). Die Betrachtung weiterer Wohnorte ist daher nicht erforderlich. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu 8.: In Bezug auf die im Planungsgebiet zu erwartenden Fledermausarten forderte der Einwender, dass vor dem Abriss der alten Häuser mit potenziellem Fledermausbesatz die Erfassung der Fledermausarten anhand der aktuellen fachlichen Anforderungen von 2018 angepasst werden müsse. Es seien zur sicheren Artbestimmung Netzfänge und zur Quantifizierung der Quartiernutzung das Telemetrieren der auftretenden Arten erforderlich auch unter Berücksichtigung der offenen und teilweise nicht beheizten Gebäude als Zwischen- und Winterquartier.

> Diese Forderung ist unbegründet. Im Plangebiet ist der Abriss von drei Gebäuden geplant. Die Erfassung der Artengruppe Fledermäuse mit Untersuchung der zurückzubauenden Gebäude fand im Jahr 2014 statt. An einem Gebäude wurde dabei ein Zwischenquartier der Rauhautfledermaus festgestellt, welches durch den geplanten Abriss verloren geht (siehe auch Kapitel C.V.7.2.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Für den Verlust des Zwischenquartiers durch Abriss des „Schuppens C" werden Ausweichquartiere durch die Maßnahme CEF 1 und CEF 2, Anbringen von Fledermauskästen und Errichtung eines Artenschutzhauses mit Quartierfunktion auch für Fledermäuse, geschaffen (siehe auch Ordner 3, Register 3 der Planunterlagen – LBP vom 12.03.2018 und Kapitel C.V.8.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Zugleich werden alle Abrissarbeiten durch eine ökologische Baubegleitung überwacht (Maßnahme S5). Insgesamt sind die durch Umbau und Betrieb der geplanten Anlagen entstehenden Beeinträchtigungen bezogen auf Fledermäuse hinreichend konkret ermittelt und insgesamt als sehr gering anzusehen. Konkrete Anhaltspunkte für zusätzlichen Untersuchungsbedarf bzw. die Notwendigkeit der Planung weiterer Schutzmaßnahmen über die bereits von der Vorhabenträgerin geplanten artenschutzbezogenen Maßnahmen hinaus drängen sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Der Einwender trug ebenfalls vor, dass nach seiner Einschätzung die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen mit Stand vom 21.04.2020 unvollständig seien und der Untersuchungsraum zu klein gewählt sei. Die Schutzgüter Menschen, Säugetiere, Vögel, Reptilien und Insekten seien unvollständig betrachtet. Die vorhandenen Quartiere im Schlosspark fehlten in der Betrachtung.

> Diese Einschätzung ist unbegründet. Insbesondere fehlt es dem Einwand an Konkretisierungen dazu, in welchen Teilen die benannten Schutzgüter in der UVS unvollständig betrachtet worden sein sollen. Es wird daher hilfsweise auf die einschlägigen Planunterlagen und die Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen (siehe auch Ordner 3, Register 1 der Planunterlagen und Kapitel

C.IV des Planfeststellungsbeschlusses). Auch Störungen von Arten mit Habitatstrukturen im Schlossgarten wurden als möglicher Störungstatbestand berücksichtigt (siehe z. B. Ordner 5, Register 1 der Planunterlagen – Verifizierung/fachliche Untersetzung arten- und gebietsrechtlicher Wirkungen Tektur 1 vom 20.03.2020, Seiten 65 und 72). Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Der Einwendung des BUND vom 10.06.2021 war darüber hinaus eine Fehler- und Schwachstellenanalyse zum Schalltechnischen Gutachten der Firma PEUTZ vom 22.06.2020 beigefügt, erstellt von dem Ingenieurbüro für Umweltschutztechnik (IfU) mit Datum vom 09.05.2021, mit nachfolgenden Beanstandungen zum Schalltechnischen Gutachten für das Planvorhaben:

Zu 2.1: Der Gutachter bemängelte ebenso die Einstufung des maßgeblichen Immissionsortes IO 01 als Mischgebiet im Schalltechnischen Gutachten. Auch die Verfasser des Flächennutzungsplans sollen nach Aussage des Gutachters bewusst die ursprüngliche Einstufung als Mischgebiet zurückgenommen haben.

Der Einwand ist – wie vorangehend bereits mehrfach ausgeführt –unbegründet, teilweise auch in tatsächlicher Hinsicht unzutreffend. Bei der am IO 01 vorhandenen Bestandsnutzung handelt es sich um ein Wohngebäude und nicht um ein Altenpflegeheim, so dass eine Einstufung des IO 01 in die Kategorie der Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm nicht zutreffend ist. Hierzu wird direkt auf die betreffenden Ausführungen unter Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Zudem hat die Stadtverwaltung Riesa in ihrer Stellungnahme zum Planvorhaben vom 28.09.2018 ausgeführt, dass die Belange hinsichtlich des rechtswirksamen Flächennutzungsplans in den Tekturunterlagen Einklang und Berücksichtigung gefunden haben. Der Einwand wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 2.2: Es wurde auf eine Pflegeeinrichtung an der Hafenstraße 1 (maßgeblicher IO 05) hingewiesen, in der Menschen mit schwerer Demenz betreut werden würden und demzufolge der Schwerpunkt der Einrichtung auf der Pflege beruhe.

Der Einwand ist rechtlich wie tatsächlich unbegründet. Das Schalltechnische Gutachten für das Vorhaben geht richtigerweise von einer Schutzbedürftigkeit des IO 05 entsprechend einem Mischgebiet aus. Die Immissionsrichtwerte der Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm sind diesbezüglich nicht anzusetzen. In der obergerichtlichen Rechtsprechung und in der Literatur ist anerkannt, dass der Begriff „Pflegeanstalt" i. S. der TA Lärm einschränkend auszulegen ist. Die besondere Schutzbedürftigkeit kann Krankenhäusern und Pflegeanstalten nur dann zugebilligt werden, wenn diese Einrichtungen eine bestimmte, in gewisser Weise an ein „Gebiet" heranreichende Größe erreichen und der Schwerpunkt des bauaufsichtlich zugelassenen Nutzungsspektrums in der Pflege und Betreuung Kranker liegt. Die beiden Voraussetzungen werden durch die auf dem Grundstück Hafenstr. 1 in Riesa vorhandenen Nutzungen nicht erfüllt. Laut den Angaben im aktuellen Internetauftritt der Einrichtung unter https://www.elblandschwestern.de/die-tagespflege.html werden ausschließlich Ausführungen zur „Tagespflege" unter Angabe einer Aufnahmefähigkeit von bis zu 15 „Tages-Gästen" wiedergegeben. Auch die Stellungnahmen der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde und der Stadtverwaltung Riesa bestätigen die Gebietseinstufungen des Schalltechnischen Gutachtens. Einer Anpassung des Schalltechnischen Gutachtens bedarf es deshalb nicht. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 3.1, 3.3 – 3.5, 3.6.1: Es wurde vorgetragen, dass eine Reihe von Lärmquellen hinsichtlich der Vorbelastung nicht bzw. bei einigen betrachteten Quellen fehlerhaft berücksichtigt worden sei. Dies beträfe die Fa. TRALO GmbH, den Schüttgüterumschlag auf der Hafennordseite, die Fa. Scholz Recycling GmbH, die Immissionsquellen VQ5 & VQ6 (Reifenwerk & Reifenlagerhalle), die Fa. BAT Agrar GmbH & Co. KG Ratzeburg (ehem. Beiselen GmbH Ulm) und Feralpi.

Wie bereits vorstehend ausgeführt, ist zutreffenderweise davon auszugehen, dass die Vorbelastung des Standortes der Fa. TRALO GmbH irrelevant i. S. der TA Lärm ist. Die Tätigkeiten auf der Hafennordseite nach Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals sind ebenfalls korrekt in die Lärmprognose eingegangen. Für die ESF-Stahlwerke Feralpi wurde im Rahmen der Überarbeitung des Schalltechnischen Gutachten die aktuelle Genehmigungssituation dieses Standortes berücksichtigt. Insofern ist hier von keinen fehlerhaften Ansätzen hinsichtlich der zu berücksichtigenden Vorbelastung auszugehen. Auf die auch hier zutreffenden vorangehenden Ausführungen wird direkt verwiesen.

Ebenso entspricht die im Schalltechnischen Gutachten vom 22.06.2020 bereits berücksichtigte Reduzierung der Lärmbelastungen für den Betrieb der Fa. Scholz der aktuellen Genehmigungssituation für den Gewerbestandort. Die Fa. Scholz Recycling GmbH hatte mit dem 07.05.2021 die Änderung der immissionschutzrechtlichen Gestattung bei der zuständigen Immissionschutzbehörde angezeigt. Eine gültige Anordnung des Landratsamtes Meißen zur Reduzierung der LKW-Abfertigungen, zum Entfall des Betriebs der Autopresse sowie zur Reduzierung der Betriebszeiten des Fuchsbaggers sowie des Gabelstaplers liegt zwischenzeitlich vor. Dieser Standort wurde, wie für die Fa. Scholz genehmigt, zwischenzeitlich von der Fa. S1-Recycling Riesa GmbH & Co. KG übernommen.

Auch die Beanstandung der angesetzten Schallleistungspegel hinsichtlich VQ5 ist nicht zutreffend. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Einwand auf die in der schalltechnischen Untersuchung für die in der Vorbelastungsquelle VQ5 angesetzten Werte bezieht. Für die Vorbelastungsquellen VQ5 & VQ6 sind die Immissionsrichtwerte an den maßgeblichen Immissionsorten „Clara-Zetkin-Ring 10“ und „Paul-Greifzu-Str. 55“ einzuhalten. Gemäß den für VQ 5 festgelegten unterschiedlichen Immissionswerten in Bezug auf den IO „Clara-Zetkin-Ring 10“ und IO „Paul-Greifzu-Str. 55“ wurde die Fläche VQ5 geteilt und mit einem Schallleistungspegel für die nördliche Fläche von 102,5 dB(A) tags und 101,5 dB(A) nachts angesetzt. Die südliche Fläche wird mit einem Schallleistungspegel von 102 dB(A) tags und 90 dB(A) nachts berücksichtigt. In Summe ergibt sich für die Fläche VQ5 ein Schallleistungspegel von 105,3 dB(A) tags und 101,8 dB(A) nachts. Ob und wieweit die genehmigte Werte an beiden Immissionsorten tatsächlich ausgeschöpft werden, kann nicht beurteilt werden und ist auch für die hier durchgeführten Betrachtungen nicht relevant.

Die LKW-Verkehre, die Container zur Reparatur bzw. zum Service in der (bestehenden) Containerservicehalle an- und abtransportieren, werden im Schalltechnischen Gutachten nicht bei der Vorbelastung, sondern im Rahmen der Prognose der Schallimmissionen für den Betrieb des KV-Terminals berücksichtigt. Alle Container – einschließlich der Leercontainer für den Betrieb der Containerservicehalle – werden insgesamt sowohl bei der Anlieferung als auch bei der Abholung über das „Gate In/Out“ bei der Ein-/Ausfahrt in das/aus dem KV-Terminal erfasst. Somit wurden auch nachvollziehbar die im Einwand aufgeführten LKW-Verkehre für die Containerservicehalle als Geräuschquelle im Schalltechnischen Gutachten berücksichtigt (siehe Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen – Schalltechnisches

Gutachten vom 22.06.2020, Tabelle 3.7, Seite 23 sowie Anlage 2.1 mit Q06, Q06.1 und Q06.2).

Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 3.9: Es wurde behauptet, dass die vom Bürgerverein Riesa in der lautesten Nachtstunde des 05.03.2020 und des 25.02.2021 am Dammweg 14 in der Nähe von IO 01 bzw. IO 02 gemessenen Immissionspegel weit über der im Schalltechnischen Gutachten angesetzten Vorbelastung für den IO 01 von 36,0 dB(A) und IO 02 von 35,8 dB(A) lägen und damit die Befürchtung einer erheblichen Unterschätzung der Vorbelastung im Gutachten bestätigt worden sei.

Es ist zunächst anzumerken, dass sich der IO 01 (Kirchstr. 46) in ca. 155 m und der IO 02 (Dammweg 8) in ca. 90 m Entfernung zum angegebenen Messstandort „Dammweg 14" befinden. Ob daraus die Schlussfolgerung gezogen werden kann, dass für die im Schalltechnischen Gutachten für das Vorhaben berücksichtigten IO 01 und IO 02 die gleichen Immissionspegel zu verzeichnen wären wie bei dem Messstandort „Dammweg 14" kann nicht bewertet werden. Überdies sind weder die Eignung des Messgerätes und dessen Kalibrierungen noch die Grundlagen dieser Messungen sowie tatsächliche Situationen (Verkehrslärm, Emissionen anderer Gewerbebetriebe) bekannt, so dass die Aussagekraft und die Genauigkeit der vom Bürgerverein durchgeführten Messungen nicht beurteilt werden können. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 4.1: Es wurde gerügt, dass für die Containerstellfläche für die Tag- und Nachtzeit unterschiedliche Quellhöhen angesetzt worden seien.

Dies ist nicht zutreffend. Für die jeweiligen Quellen wurden die gleichen Höhen sowohl tags als auch nachts berücksichtigt. Die ggf. vorhandenen Abweichungen in der Z-Koordinate sind darauf zurückzuführen, dass die jeweiligen Quellen eine gewisse Ausdehnung in ihrer Dimension haben und jeweils die gemittelte Höhe aufgeführt wird. Da der Arbeitsbereich des Krans innerhalb der Nachtzeit kleiner ist, sind die gemittelten Höhen der berücksichtigten Quellen geringfügig anders (siehe Unterlage 7, Ordner 1 – Schalltechnisches Gutachten vom 22.06.2020, Anlagen 4.1 und 4.2). De facto liegen die entsprechenden Teilstücke der Quellen sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum in der gleichen Höhe. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu 4.2: Es wurde ebenfalls bemängelt, dass nachts nicht die gesamte Parkplatzfläche berücksichtigt worden sei, sondern lediglich Parkbewegungen auf den, von der Wohnbebauung am Weitesten entfernten Stellplätzen. Geräusche durch Standheizungen, Leerlaufgeräusche etc. seien nicht berücksichtigt worden.

Diese Bedenken sind nicht zutreffend. Bei der geringen nächtlichen Anzahl an LKW ist nicht zu erwarten, dass die LKW zum Warten o. ä. abgestellt werden müssen. Grundsätzlich sind Motoren nach dem Abstellvorgang auszuschalten. Unabhängig davon können von der Vorhabenträgerin jederzeit geeignete Vermeidungsmaßnahmen, wie Beschilderung, Betriebsanweisung oder Kontrollen durch Personal, durchgeführt werden. Standheizungen sind schalltechnisch eher untergeordnet und führen erfahrungsgemäß nicht zu relevanten Pegelerhöhungen bzw. sind schalltechnisch irrelevant. Die Einwendung wird in diesen Punkten zurückgewiesen.

Zu 4.3: Es wurde beanstandet, dass die Angaben zu den Quellhöhen zur Berücksichtigung der Kranfahrten nicht hinreichend dokumentiert worden seien.

Dies trifft nicht zu. Die Angaben zu den mittleren Quellhöhen können den Anlagen 4.1 und 4.2, Spalte Z [m] (Z-Koordinate) des Schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020 (Ordner 7, Register 1 der Planunterlagen) entnommen werden. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu 4.4: Weiterhin sei der für die Reachstacker-Fahrten angenommene Schallleistungspegel nicht nachvollziehbar.

Der angesetzte Schallleistungspegel für die Fahrfläche der Reachstacker wird im Schalltechnischem Gutachten vom 22.06.2020 auf Seite 19 beschrieben. Die Schallemission bzw. der Vorbeifahrpegel der Reachstacker wurde messtechnisch durch die TBL Dresden GbR erfasst. Aus diesem Wert ergibt sich der längenbezogene Schallleistungspegel für 1 m Fahrweg, hier $L_{WA,1\,m}$ = 71 dB(A)/m. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Zu 4.5: Die im Schalltechnischen Gutachten verwendete meteorologische Korrektur wurde unter Hinweis auf die für das Hafenbecken über Wasser als besonders häufig angenommenen Inversionswetterlagen in Frage gestellt. Dies beträfe auch die auf Seite 11 des Schalltechnischen Gutachtens vom 22.06.2020 erfolgten Darlegungen, dass entsprechend erfolgter Recherche in Bezug auf das Hafenbecken selbst sowie den Mündungsbereich in die Elbe keine wesentlichen Inversionswetterereignisse analysiert werden konnten.

Das Schalltechnische Gutachten ist in dieser Hinsicht nicht zu bemängeln. Dieser Einwand wurde ausführlich im Rahmen des 2. Beteiligungsverfahrens im Erörterungstermin vom 20.03./21.03.2019 (siehe Protokoll zum Erörterungstermin vom 30.04.2019, Seiten 142 bis 144) seitens der Vorhabenträgerin unter Einbezug des Schallgutachters Herrn Hübel (PEUTZ Consult GmbH) diskutiert. Windhäufigkeiten (einschließlich Inversionswetterlagen) werden entsprechend der Vorgaben der TA Lärm über die Meteorologische Korrektur berücksichtigt. Entsprechend der DIN ISO 9613-2 wurde dieser Faktor gutachterlich zutreffend einbezogen. Diesen im Erörterungstermin vorgenommenen Ausführungen ist nichts hinzuzufügen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu 4.6: Soweit die Aussagen im Schalltechnischen Gutachten zur Berücksichtigung von Reflexionen an der das Hafengelände überspannenden Straßenbrücke angezweifelt wurden, ist dies nicht begründet.

Hierzu wird direkt auf die betreffenden Ausführungen unter Kapitel C.V.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, die auch hier zutreffen. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

VII Zusammenfassung / Gesamtabwägung

Die Festsetzung einer Eisenbahnanlage bedarf der Rechtfertigung durch Gründe des Allgemeinwohls. Die beachtlichen Allgemeinbelange müssen dabei umso gewichtiger sein, je stärker die Festsetzungen die Befugnisse von Eigentümern und sonstiger in schützenswerten Belangen Betroffenen einschränken.

Striktes Recht steht der Planfeststellung für das Vorhaben „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen" nicht entgegen. Vor der Entscheidung hat die Planfeststellungsbehörde die Sachverhalte ermittelt, soweit diese für die Entscheidung über das Planvorhaben relevant sein konnten. Das Vorhaben ist geeignet, seine Planziele zu erreichen. Der festgestellte Plan zeigt ein trimodales Terminal für den Containerumschlag

zwischen den Verkehrsmitteln Binnenschiff / Eisenbahn / LKW im Hafen Riesa, Alter Hafen, mit einer Umschlagkapazität von 100 000 TEU/a. Im Bereich des vorhandenen Containerterminals im „Neuen Hafen" auf der Hafennordseite bestehen keine Erweiterungsmöglichkeiten für den Containerumschlag, die heutige Kapazität beträgt ca. 44 000 TEU/a. Eine Erweiterung der Möglichkeiten für den Containerumschlag zwischen den drei Verkehrsträgern ist nur an einem anderen Standort umsetzbar, hier auf der Südseite des Hafenbeckens in Riesa im Bereich „Alter Hafen". Das neue KV-Terminal als Schnittstelle zwischen den drei Verkehrswegen wird hauptsächlich in einen Verkehrswegeteil Schiene mit sechs Ladegleisen, den Verkehrswegteil Straße, die Anlegestellen für Binnenschiffe sowie Containerumschlag- und -zwischenabstellbereiche unterteilt, welche von zwei Containervollportalkränen überspannt werden. Das geplante Terminal für den Kombinierten Verkehr entspricht damit dem maßgeblichen Stand der Technik. Mit dem Vorhaben wird eine wesentliche Verbesserung der logistischen Ablaufstrukturen sowohl im schienengebundenen Gütertransport, im LKW-Vorstau als auch insgesamt im Containerumschlag über alle drei Verkehrsträger erreicht. Das geplante KV-Terminal stellt insgesamt einen Verknüpfungspunkt zwischen mehreren Bundesverkehrswegen (Bundeswasserstraße Elbe, Bundesfernstraßen 182 und 169, Bahntrassen Leipzig – Dresden, Riesa – Chemnitz etc.) dar. Der Neubau des trimodalen Containerumschlagterminals erfüllt die dem Hafen Riesa zugedachte Steigerung der Leistungsfähigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität als Umschlagstandort zugleich auch für den Hinterlandverkehr der Seehäfen.

Die von dem Planvorhaben betroffenen privaten und öffentlichen Belange sind gegeneinander und untereinander verglichen, bewertet und durch Nebenbestimmungen in Einklang gebracht worden. Das Vorhaben ist umweltverträglich. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt, dem Grundsatz der Konfliktbewältigung Rechnung trägt und insgesamt in einem sachgerechten Ausgleich zueinander bringt, ohne das eine vorzugswürdige Alternative zur planfestgestellten Maßnahme ersichtlich wäre.

VIII Sofortvollzug

Unter der Maßgabe, dass es sich hier um ein Vorhaben handelt, das der Verknüpfung zwischen mehreren Bundesverkehrswegen dient (Bundeswasserstraße Elbe, Bundesfernstraßen 182 und 169, Bahntrassen Leipzig – Dresden, Riesa etc.) und damit selbst Teil eines Bundesverkehrsweges i. S. des § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO ist, ergibt sich die sofortige Vollziehung aus § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO i. V. m. § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG. Danach hat die Anfechtungsklage gegen den Beschluss keine aufschiebende Wirkung.

IX Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1, 3 Abs. 1, 15 Abs.1 SächsVwKG i. V. mit der lfd. Nr.32 Tarifstelle 2.3.4 des 10. SächsKVZ.

D Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung schriftlich oder elektronisch Klage beim Sächsischen Oberverwaltungsgericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, erhoben werden. Wird die Klage elektronisch erhoben, gelten die Maßgaben der §§ 55a und 55d der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) sowie

der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung (ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803) in der jeweils geltenden Fassung.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind nur die in § 67 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 Nr. 3 bis 7 sowie Abs. 4 Satz 4 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen zugelassen. Das sind Rechtsanwälte, Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, welche die Befähigung zum Richteramt besitzen. Weiter sind das Steuerberater, Steuerbevollmächtigte, Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer, Personen und Vereinigungen im Sinn des § 3a des Steuerberatungsgesetzes sowie Gesellschaften im Sinn des § 3 Nr. 2 und 3 des Steuerberatungsgesetzes, die durch Personen im Sinn des § 3 Nr. 1 des Steuerberatungsgesetzes handeln, in Abgabenangelegenheiten; berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder; Gewerkschaften und Vereinigungen von Arbeitgebern sowie Zusammenschlüsse solcher Verbände für ihre Mitglieder oder für andere Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder; Vereinigungen, deren satzungsgemäße Aufgaben die gemeinschaftliche Interessenvertretung, die Beratung und Vertretung der Leistungsempfänger nach dem sozialen Entschädigungsrecht oder der behinderten Menschen wesentlich umfassen und die unter Berücksichtigung von Art und Umfang ihrer Tätigkeit sowie ihres Mitgliederkreises die Gewähr für eine sachkundige Prozessvertretung bieten, für ihre Mitglieder in Angelegenheiten der Kriegsopferfürsorge und des Schwerbehindertenrechts sowie der damit im Zusammenhang stehenden Angelegenheiten; juristische Personen, deren Anteile sämtlich im wirtschaftlichen Eigentum einer der in § 67 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 und 6 VwGO bezeichneten Organisationen stehen, wenn die juristische Person ausschließlich die Rechtsberatung und Prozessvertretung dieser Organisation und ihrer Mitglieder oder anderer Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder entsprechend deren Satzung durchführt, und wenn die Organisation für die Tätigkeit der Bevollmächtigten haftet. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zu Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit der Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim oben genannten Oberverwaltungsgericht gestellt und begründet werden.

Regina Kraushaar
Präsidentin der Landesdirektion