LANDESDIREKTION
SACHSEN

Freistaat
SACHSEN

LANDESDIREKTION SACHSEN
09105 Chemnitz

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

Ihr/-e Ansprechpartner/-in
Michaela Uhlmann

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

michaela.uhlmann@
lds.sachsen.de*

Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)
DD32-0522/434/12

Dresden,
13. Februar 2019

Planfeststellung für das Bauvorhaben
"Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen – 1. Tektur"
Anhörungsverfahren - Durchführung eines Erörterungstermins

Sehr geehrter Herr Niederleig,

im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das o. g. Bauvorhaben führt die Landesdirektion Sachsen am **20. März 2019 und 21. März 2019 im Kleinen Saal der Stadt- und Kongresshalle „Stern", Großenhainer Str. 43, 01589 Riesa** einen Erörterungstermin durch, in dem die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen erörtert werden.
Einen Reservetermin haben wir für den 22. März 2019 in der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Dresden, Raum 1004, Stauffenbergallee 2, 01099 Dresden vorgesehen.
Beiliegend erhalten Sie die Bekanntmachung zu diesem Erörterungstermin. **Den für Sie maßgeblichen Termin entnehmen Sie bitte dieser Bekanntmachung.**
Die Teilnahme am Termin ist Ihnen freigestellt. Die Vertretung durch einen Bevollmächtigten ist möglich. Dieser hat seine Bevollmächtigung durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen und diese zu den Akten der Anhörungsbehörde zu geben.
Wir weisen darauf hin, dass auch ohne Sie verhandelt werden kann und das Anhörungsverfahren mit Schluss der Verhandlung beendet ist. Die Ihnen durch die Teilnahme am Erörterungstermin oder durch Vertreterbestellung entstehenden Kosten werden nicht erstattet.
Soweit uns die Äußerung des Vorhabenträgers auf Ihre Stellungnahme/Einwendung vorliegt, ist diese zu Ihrer Unterrichtung beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Michaela Uhlmann
Bürosachbearbeiterin

Anlage

Postanschrift:
Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Besucheranschrift:
Landesdirektion Sachsen
Stauffenbergallee 2
01099 Dresden

www.lds.sachsen.de

Bankverbindung:
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

Abdruck

Bekanntmachung
über den Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben "Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen – 1. Tektur"

- Anhörungsverfahren -

1. Der Erörterungstermin findet **am Mittwoch, den 20. März 2019 und am Donnerstag, den 21. März 2019 im Kleinen Saal der Stadt- und Kongresshalle „Stern", Großenhainer Str. 43 in 01589 Riesa,** statt.

   Der zeitliche Verlauf des Erörterungstermins ist wie folgt geplant:

   20. März 2019, Beginn 10.00 Uhr (Einlass 09.30 Uhr)
   Begrüßung und rechtliche Einführung in das Planfeststellungsverfahren
   Erörterung der Stellungnahmen bzw. Einwendungen der Träger öffentlicher Belange, privat Betroffener und der anerkannten Naturschutzvereinigungen

   21. März 2019, Beginn 10.00 Uhr (Einlass 09.30 Uhr)
   Begrüßung und rechtliche Einführung in das Planfeststellungsverfahren
   Erörterung der Einwendungen privat Betroffener und der anerkannten Naturschutzvereinigungen

   Einen Reservetermin haben wir für den **22. März 2019, 09.30 Uhr (Einlass 09.00 Uhr) in der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Dresden, Raum 1004, Stauffenbergallee 2, 01099 Dresden,** vorgesehen.

2. Im Termin werden die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen erörtert. Die Teilnahme am Erörterungstermin ist jedermann, dessen Belange durch das Bauvorhaben berührt werden, freigestellt. Die Vertretung durch einen Bevollmächtigten ist möglich. Dieser hat seine Bevollmächtigung durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen und diese zu den Akten der Anhörungsbehörde zu geben. Es wird darauf hingewiesen, dass bei Ausbleiben eines Beteiligten auch ohne ihn verhandelt werden kann, dass verspätete Einwendungen, das heißt solche, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben wurden, ausgeschlossen sind und dass das Anhörungsverfahren mit Schluss der Verhandlung beendet ist.

3. Die durch die Teilnahme am Erörterungstermin oder durch Vertreterbestellung entstehenden Kosten werden nicht erstattet.

4. Der Erörterungstermin ist nicht öffentlich.

Dresden, den 14. Januar 2019
Landesdirektion Sachsen

gez.

Uwe Dewald
Referatsleiter

Anlage 5

Erwiderungen der Vorhabenträgerin, der SBO GmbH, zu den Einwendungen des „BUND Landesverband Sachsen e. V." vom 26.09.2018

Bearbeiter: REDEKER SELLNER DAHS Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB Berlin, Wagener & Herbst Management Consultings GmbH Potsdam, duisport consult GmbH Duisburg, PEUTZ Consult GmbH Düsseldorf, Plan-T Planungsgruppe Landschaft und Umwelt Radebeul, Faunistische Fachgutachten Karla Nippgen Radebeul, Planungsgesellschaft Scholz+Lewis mbH Dresden, SBO GmbH

Dresden, 08.02.2019

Heiko Loroff
Geschäftsführer, SBO GmbH

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
Geschäftsführung
Magdeburger Str. 53, 01067 Dresden
Tel.: 0351 / 4982201 · Fax: 0351 / 4982202

Anlage 5: BUND Landesverband Sachsen e.V.

Erhobene Einwendungen gegen das Vorhaben **Einwender: BUND Landesverband Sachsen e. V. vom 26.09.2018**	**Stellungnahme der Vorhabenträgerin** **(Stand: 08.02.2019)**
1. Unzureichende und fehlerhafte Beteiligung **1.1 Fehlende Auslegung von behördlichen Stellungnahmen** Es wird gerügt, dass im Rahmen der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung die zu diesem Zeitpunkt vorliegenden behördlichen Stellungnahmen nicht ausgelegt worden seien.	**Zu 1.1:** Ein erheblicher Fehler der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung liegt nicht vor. Die 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.). Für den Fall der Änderung eines bereits ausgelegten Plans gilt danach gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG, dass es einer Auslegung nur dann bedarf, wenn sich die Änderung des Plans voraussichtlich auf das Gebiet einer anderen Gemeinde auswirken kann. Dies ist hier nicht der Fall, sodass es einer erneuten Auslegung nach § 73 VwVfG schon nicht bedarf. Selbst wenn dies der Fall wäre, müsste zudem nur der geänderte Plan ausgelegt werden, nicht hingegen die zum ausgelegten Plan eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange. Aus § 9 UVPG a.F. folgt nichts Abweichendes. Die Vorschriften des UVPG a.F. schreiben für das hiesige Planverfahren weder die Durchführung eines erneuten Verfahrens zur Öffentlichkeitsbeteiligung,

	noch die Auslegung der vorliegenden behördlichen Stellungnahmen zwingend vor. Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a.F. hat zwar im Grundsatz eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit zu erfolgen, wenn der Träger des Vorhabens die nach § 6 UVPG a.F. erforderlichen Unterlagen im Laufe des Verfahrens ändert. Fehlt es jedoch, wie hier, an Planänderungen, 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. 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 Informationsfreiheitsgesetze zugänglich zu machen (§ 9 Abs. 1b Satz 2 UVPG a.F.

1.2 Fehlende Auslegungen von nicht geänderten Planunterlagen Es wird gerügt, dass im Rahmen der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung diejenigen Planunterlagen, die im Vergleich zum Verfahren der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung nicht verändert worden sind, nicht ausgelegt worden seien.	**Zu 1.2:** Die erneute Auslegung der unverändert gebliebenen Unterlagen war nicht erforderlich. Ein Verfahrensfehler liegt insofern nicht vor. § 18a 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 jedoch keine erstmalige Betroffenheit Dritter. Dies gilt insbesondere für die Betroffenheit der LTV, die durch die Inanspruchnahme des Ersatzhabitats für Zauneidechsen stärker, jedoch nicht erstmals berührt werden. Es besteht mithin nicht die Gefahr, dass im erneuten Beteiligungsverfahren Dritte beteiligt werden müssen, die zuvor im Rahmen der ersten Beteiligung ihre Betroffenheit 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 den bereits bekannten Auswirkungen des Plans ist daher nicht erforderlich.

Anlage 5: BUND Landesverband Sachsen e.V.

2. Planrechtfertigung **2.1 Bedarf für ein trimodales KV-Terminal** Es wird gerügt, dass für das Vorhaben kein entsprechender Bedarf bestehe.	**Zu 2.1:** Der Einwand ist unbegründet. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben. Der Bau eines neuen 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 Ziff. Z 3.6.2 und 3.6.3 des Landesentwicklungsplans. Die Details der Umschlagsprognose für die Binnenschifffahrt stellen die Planrechtfertigung grundsätzlich nicht in Frage. Der Endbericht des durch das BMVBS in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (sog. PLANCO-Gutachten, Stand Januar 2013) bestätigt diese Bedeutung des Hafens Riesa. An der auch künftigen Bedeutung des Containerumschlags für die Binnenschifffahrt im Hafen Riesa bestehen keine grundsätzlichen Zweifel. Auf die Details zu den Umschlagsprognosen für die Binnenschifffahrt kommt es insofern für die Frage der Planrechtfertigung nicht maßgeblich an. Zudem ist die vorgenommene Alternativenprüfung nicht zu beanstanden. Dies vorangestellt, handelt es sich vorliegend um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist daher der prognostizierte Güterbahnverkehr. Für

	diesen geht aus der **„Tektur: Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren“** hervor, dass die Auslastungsgrenze der bahnseitigen Umschlagskapazität bereits seit dem Jahr 2010 erreicht ist (vgl. **Kap. 1 Hafen Riesa - Historie, Lage, Standort und Ausgangssituation → Tektur: Erläuterungsbericht (S. 13, vorletzter Absatz) → Ordner 1: 1.Tektur der Planunterlagen**). Für den prognostizierten Anstieg des bahnseitigen Containerumschlags bietet das derzeit bestehende Terminalgelände nicht die erforderlichen Kapazitäten. Im Endbericht des durch das BMVBS in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (Stand Januar 2013) wird für den Standort Riesa ein deutlicher Anstieg sowohl des konventionellen Verkehrs als auch des Containerverkehrs prognostiziert (vgl. hierzu **S. 14 f. des Erläuterungsberichtes → Ordner 1: 1.Tektur der Planunterlagen**). Hinsichtlich des in Riesa dominierenden Containerverkehrs sind ggf. auftretende wasserseitige Engpässe aufgrund der Schifffahrtsverhältnisse der Elbe wenig relevant (vgl. S. 132 des zitierten Endberichtes).
Der Gesamtcharakter des geplanten Umschlagplatzes im Hafen Riesa als trimodales KV-Terminal sei aufgrund des rückläufigen Güterumschlages per Schiff in Frage zu stellen. Ein prognostizierte Güterumschlag zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene an jedem anderen Containerumschlagplatz möglich. Die Trimodalität bestünde weitgehend nur auf dem Papier und diene hauptsächlich dazu, Fördermittel abzugreifen.	Der Gesamtcharakter des Vorhabens als trimodaler Güterumschlagplatz im Hafen Riesa ist gegeben (siehe hierzu **„Tektur: Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren“ → Anhang 21 „Umschlagprognose“, Anhang 22 „Vorhabenspräsentation Erörterungstermine, z. B. Seite 12“ u. PLANCO-Gutachten**).

	Als alternative Planungsvarianten wurden der Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite des Hafens sowie die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite im Bereich „Neuer Hafen" untersucht. Die Prüfung umfasste sowohl die Standortmindestanforderungen (geforderte Umschlagskapazität von mindestens 100.000 TEU/Jahr; 3-Schichtbetrieb; Trimodalität) als auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens an den jeweiligen Standorten (vgl. **Kap. 3 „Vergleich der Planungsvarianten" → „Tektur: Erläuterungsbericht (S. 17-22), Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen**). Die Prüfung von durch den BUND Sachsen für den Bahn- und LKW-Umschlag thematisierten anderen Containerumschlagplätzen ist nicht erforderlich. Diese entspricht nicht der vom Vorhabenträger bezweckten Errichtung eines trimodalen Containerumschlagsterminals. Als ein insofern anderes Projekt stellt es keine zu prüfende Alternative dar. Dies ist grundsätzlich von den Standortmindestanforderungen bzw. Trassierungsparametern abhängig, die für das Vorhaben maßgeblich sind. Vorliegend geht es dem Vorhabenträger um die Errichtung eines trimodalen Umschlagsterminals. Ein derartiges Terminal, das neben dem Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert, kann an vom BUND Sachsen angeregten anderen Containerumschlagplätzen nicht verwirklicht werden.

Es wird behauptet, die vorhandenen Bestandsanlagen seien ausreichend. Ein Ausbau des Umschlagstandortes am Hafen Riesa sei daher insgesamt nicht notwendig.	Die vorhandenen Anlagen sind nicht ausreichend. Weitere Steigerungen des Containerumschlages über die Schiene sind nur mit zusätzlichem Rangieraufwand und zusätzlichen Moves zu realisieren. Derzeit werden Regelverkehre nach Riesa durch zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen im Containerverkehr durchgeführt. Somit sind keine weiteren schienengebundenen Slots für andere Kunden zur Containerbe- und -entladung vorhanden (vgl. **Ordner 1 „Tektur: Erläuterungsbericht" → S. 13, letzter Absatz**).
Es wird gerügt, dass die Flächen der Vorzugsvariante im Hafen Riesa hochwassergefährdet seien. Im Rahmen der Alternativenprüfung sollten jedoch primär hochwassersichere Alternativstandorte außerhalb von Flussauen und außerhalb von Siedlungsgebieten untersucht werden.	Der Einwand ist unbegründet. Die Flächen der Vorzugsvariante sind grundsätzlich für die Errichtung und den Betrieb des vorgesehenen Containerumschlagsterminals geeignet. Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich der Hochwassergefahren u.a. einen Hochwassermaßnahmenplan aufgestellt. Dieser umfasst Maßnahmen zu den Aspekten der Flächenvorsorge, Bauvorsorge, Verhaltensvorsorge und Risikovorsorge (vgl. **Ordner 4, Register 2, der Tekturplanungsunterlagen**). Überdies wird die Hochwassergefährdung auf den Vorhabenflächen durch das Planvorhaben sogar verbessert. Maßgeblich hierfür ist u. a. die geplante Anhebung des Geländes im Bereich der Kaianlage. Darüber hinaus trägt die Vorhabenträgerin den Hochwasserrisiken durch angepasste Bauweisen Rechnung. Als Beispiel hierfür wird auf die aufgeständerte Errichtung der Mittelspannungsanlage zur Versorgung der Containervollportalkräne verwiesen (vgl. **Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen „Tektur: Erläuterungsbericht"** → Kap. 6.3.2.2

	Elektroenergieversorgung. Schließlich sind im Rahmen der Alternativenprüfung von vornherein nur solche Flächen in Betracht zu ziehen, wie für das konkrete Vorhaben geeignet sind. Dies ist angesichts der geplanten Trimodalität und dem regionalplanerisch vorgegebenen Ausbau des Hafenstandortes Riesa außerhalb der Flussauen und außerhalb von Siedlungsflächen nicht möglich. Es sind keine anderen Standortalternativen ersichtlich, die ernsthaft für das geplante Projekt in Betracht kommen.
2.2 Bedarf für den Nachtbetrieb Es wird gerügt, dass der geplante Drei-Schicht-Betrieb im Hafen Riesa nicht erforderlich sei.	**Zu 2.2:** Die mit dem 3-Schicht-Betrieb zusammenhängenden Beeinträchtigungen der Umgebungsbebauung – insbesondere durch Schall- und Lichtimmissionen in den Abendstunden und der Nachtzeit – überschreiten die insoweit maßgeblichen Immissionswerte nicht bzw. können durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen so reduziert werden, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen. Aus diesem Grund ist der nach dem Betriebskonzept des Vorhabens vorgesehene eingeschränkte 3-Schicht-Betrieb zulässig, welcher auch die Wochenenden einschließt.
2.3 Prognose der LKW-bezogenen Umschläge Es wird gerügt, dass die Angaben zu den jeweiligen Anteilen der drei Verkehrsträger an dem gesamten Containerumschlag im Hafen Riesa falsch dargestellt seien. Gemäß der Tabelle 4 auf S. 34 des Erläuterungsberichts	**Zu 2.3:** Die in den Planfeststellungsunterlagen genannten Daten sind zutreffend. Die Abweichungen zu den in 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.

hätte der LKW-Umschlag im Jahr 2017 lediglich 18 % des Gesamtumschlags betragen. Diese Angabe passe nicht zu den in Landtagsdokumenten veröffentlichten Güterumschlagsdaten für den Hafen Riesa.	auch den Umschlag von ca. 294.000 t/a Getreide und Düngemittel eines Ansiedlers im Hafen sowie den Umschlag der Fa. Beiselen (vgl. hierzu S. 76 des Erläuterungsberichtes), die vermutlich überwiegend per Bahn umgeschlagen wurden. Die Tabelle 4 auf S. 34 des Erläuterungsberichtes umfasst hingegen lediglich den Containerumschlag der Vorhabenträgerin im Hafen Riesa in den Jahren 2007 bis 2017.
2.4 Prognose der schiffsbezogenen Umschlagmengen Es wird gerügt, dass zu dem sprunghaften Anstieg der prognostizierten schiffsbezogenen Umschlagsmengen zwischen den Jahren 2017 und 2022 eine hinreichende Begründung in den Planunterlagen fehle.	**Zu 2.4:** Die Einwendung ist unbegründet. Sie ist im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet. Diese ist gegeben (vgl. hierzu bereits vorstehend unter 2.1). Unabhängig davon erklärt sich der sprunghafte Anstieg aus der Kapazitätserweiterung des KV-Terminals nach Fertigstellung und der Planung der Vorhabenträgerin, dann statt bisher einer Schiffsabfertigung pro Woche zwei Schiffsabfertigungen pro Woche Richtung Hamburg durchzuführen. Pro Binnenschiffsabfertigung werden etwa 150 TEU ein- und ausgehend gesamt umgeschlagen.
Die Antragsunterlagen seien im Hinblick auf den prognostizierten Schiffsumschlag im Hafen Riesa widersprüchlich. Die Untersuchungen gingen von einem künftigen Anstieg des Schiffsumschlages aus, obwohl diese Umschläge in den vergangenen Jahren massiv rückläufig waren. Die geringen und zudem zurückgehenden Umschläge im Containerschiffsverkehr erforderten keine Erhöhung der Umschlagskapazitäten im Hafen. Soweit	Der behauptete Widerspruch in den Antragsunterlagen liegt nicht vor. Ein Rücklauf der jährlichen Binnenschifffahrtstransporte trat tatsächlich nur in vereinzelten Jahren mit starkem Niedrigwasser auf. Für die Prognose der Entwicklung der Binnenschifffahrtstransporte sind jedoch die Jahre mit einer normalen Wasserführung maßgeblich. In den Jahren mit normaler Wasserführung war ein Anstieg der Binnenschiffstransporte zu verzeichnen. Dieser positive Trend wird zudem

die Umschlagsprognose von einer Trendumkehr im Schiffsumschlag ausgeht, fehle es an der gebotenen detaillierten Begründung.	durch die künftig verbesserten Bedingungen für die Schifffahrt auf der Elbe anhand des unter Beteiligung des BUND erarbeiteten Gesamtkonzeptes Elbe bestätigt. Ein Widerspruch liegt insoweit nicht vor.
Die angesetzten Verlagerungspotenziale der Umschläge im Hafen Riesa von LKW auf Schiene und Schiff seien auf der Basis des prognostizierten Wachstums bei „Wacker Chemie" weder planbar noch realistisch. Aufgrund der Niedrigwassersituation der letzten fünf Jahre könne nicht von einem geringeren Ausfallrisiko bei der Elbenutzung ausgegangen werden. Dies sei unehrlich und unprofessionell.	Diese Einwendungen sind unbegründet. Die Binnenschifffahrt nimmt eine wichtige Ergänzungsfunktion zur Bahn im Vor- und Nachlauf zu den Seehäfen wahr. Umgekehrt kann die Bahn als „Binnenschiffsersatzverkehr" 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 Riesa. Wo es möglich ist, soll wegen ihrer wirtschaftlichen Vorteile die Binnenschifffahrt genutzt werden, wo nicht, die Bahn. Insofern bietet dieses Zusammenspiel der beiden Verkehrsträger Bahn und Schiff für die „Wacker Chemie" wie für jeden anderen Verlader auch eine höchstmögliche Zuverlässigkeit bei optimaler Nutzung der jeweiligen Vorteile der Verkehrsträger. Bezüglich der Prognose ist deshalb anzumerken, dass – sollte es zu Jahren mit Niedrigwasser kommen – die Gesamtmenge zuverlässig auch durch die Bahn bewältigt werden kann, wie bereits auch in den Jahren mit Niedrigwasser zuvor erfolgt. Dies gilt in besonderem Maße, als die Vorhabenträgerin bei über 1/3 der Gesamtmenge der Container als Auftragnehmer über den Einsatz von Bahn oder Binnenschiff selbst entscheiden kann, natürlich unter Berücksichtigung der Anforderungen der Versender und der verkehrlichen Bedingungen.

Es wird gerügt, dass in den Planunterlagen eine Begründung für den prognostizieren Containertransport per Schiff nach Lovosice (Tschechien) fehle.	Auch insofern wird ganz grundsätzlich darauf hingewiesen, dass die Details der Umschlagsprognose das Vorliegen der Planrechtfertigung für den Neubau eines trimodalen Containerterminals im Hafen Riesa nicht in Abrede stellen (vgl. hierzu bereits vorstehend unter 2.1). Unabhängig davon ist die Elbe eine Bundeswasserstraße und Bestandteil des Transeuropäischen Korridors East Med. Die EU Kommission unterstützt Projekte, welche die Schiffbarkeit auf der Elbe verbessern im Rahmen des CEF-Programmes (siehe hierzu „Orient East Med" (European Commission Mobility and Transport, 2018)). Für die Tschechische Regierung ist die Nutzung der Elbe als internationale Wasserstraße von hoher Bedeutung für den Zugang zu den Seehäfen und zum offenen Meer. Die Vorhabenträgerin, welche mit ihrer Tochtergesellschaft CSP s.r.o. die tschechischen Binnenhäfen in Lovosice und Decin betreibt, unterstützt in diesem Zusammenhang die Bestrebungen, mehr Verkehr über die Elbe per Binnenschiff von/nach Tschechien zu realisieren. Speziell für den Standort Lovosice ist einzuschätzen, dass hier durch örtliche Verlader ein zunehmendes Potenzial an Containertransporten vorhanden ist. Deshalb ist geplant hierfür eine Anbindung an das KV-Terminal in Riesa per Binnenschiff mit einer wöchentlichen An-und Abfahrt herzustellen. Der Realisierung dieser Transportstrecke stehen keine durchgreifenden Hindernisse entgegen. Aus diesem Grund konnte

	auch diese Verbindung bei der Prognose der Umschlagszahlen Berücksichtigung finden.
Die Prognose einer linearen Umschlagssteigerung für den Hafen Hamburg sei veraltet. Vielmehr würde der Umschlag dort tatsächlich seit einigen Jahren stagnieren. Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI sei zu beachten. Das prognostizierte Güterwachstum träfe vor allem für die „alten" Bundesländer zu. Eine Wachstumsprognose in Höhe Basis von 2,9 % sei für die „neuen" Bundesländer aus dieser Prognose nicht oder kaum ableitbar.	Es trifft zu, dass der Containerumschlag im Hamburger Hafen 2016 zu 2017 von 8,9 Mio. TEU auf 8,8 Mio. TEU, d.h. um ca. 1% gesunken ist. Dabei ist die Anzahl der Abfahrten von beladenen Containern jedoch gleich geblieben (Statistiken „Containerumschlag 1990 – 2017" (Hafen Hamburg Marketing e.V., 2018)). Durch die mit Fertigstellung 2021 geplante Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe wird sich die Wettbewerbssituation Hamburgs allerdings deutlich verbessern, so dass Ladungen angenommen werden können, die bisher aus Kapazitätsgründen nicht über Hamburg verladen werden konnten (Wirtschaft „Hafen Hamburg in Berlin – zuverlässiger Partner durch innovative Lösungen" (Hafen Hamburg Marketing e.V., 2018)). Auch der Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens nimmt laut aktuelleren Prognosen in Zukunft wieder zu und wird um 3,2% p.a. wachsen (Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025 (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, 2015)). Ostdeutschland und das Elbstromgebiet gehören dabei für den Hamburger Hafen zu den wichtigsten Einzugsgebieten. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass für das neue KV-Terminal in Riesa auch weitere Verkehrsrelationen geplant sind, unter anderem nach Duisburg (mit Anschluss an Rotterdam) und Österreich. Diese neuen Verkehrsrelationen werden zur Entlastung des Straßenverkehrs durch die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und

	Schiff beitragen. Neben Containern ist hierbei auch der Bahntransport von unbegleiteten Sattelaufliegern von Interesse. Der KV mit Sattelaufliegern im Allgemeinen mag in absoluten Zahlen zwar aktuell noch eine Nische darstellen, bietet jedoch einen besonders schnell wachsenden Markt. Berechnet nach Eurostat (2018) wuchsen unbegleitete Bahntransporte von Sattelaufliegern zwischen 2008 und 2017 im jährlichen, europäischen Durchschnitt (CAGR) um 9,37%, innerhalb Deutschlands um 15,71%. Die Wachstumsprognose auf Basis von 2,9 % Zuwachs ist u.a. auch aus den vorstehenden Gründen realistisch.
Es wird gerügt, dass die Schifffahrtverhältnisse und damit die Verlässlichkeit der Elbe in der Umschlagsprognose nicht ausreichend betrachtet worden seien (Niedrig-/Hochwasser). Die Wasserführung (Abfluss) sei stark schwankend. Die ganzjährige Schiffbarkeit sei die Ausnahme; Niedrigwasser hingegen die Regel. Ein regelmäßiger Containerlinienverkehr auf der Elbe sei nicht möglich. Es trete ein jährlicher Transportstopp von bis zu sechs Monaten ein. Während der Zeiten des Transportstopps könnten keine Schiffe die Häfen der Vorhabenträgerin verlassen. Die Niedrigwasserstände der deutschen Elbe in den letzten 25 Jahren und aktuelle sowie absehbare Wasserstände ließen keine ökonomisch konkurrenzfähige Schifffahrt gegenüber Bahn und LKW zu. Wegen schwankender Niedrig- u. Hochwasserstände sei keine planbare und damit rentable Güterschifffahrt möglich.	Die Einwendung ist unbegründet. Sie ist im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet. Diese ist vorliegend gegeben. Es wird insofern auf die vorstehenden Ausführungen unter 2.1 verwiesen.

Es wird eingewandt, dass das Gesamtkonzept Elbe kein Beleg für die Verbesserung der Elbe-Schiffbarkeit sei, da die Umsetz- und Machbarkeit der Ziele (Fahrrinnentiefenziel 1,4 m unter GlW 2010) nicht überprüft wurden. Der überwiegende Teil der auf der Elbe transportierten Container würde mit einer Containerlinie verschifft, die in Kooperation mit der SBO betrieben wird. Es sollte eine Klärung dahingehend erfolgen, ob eine Quersubventionierung vorliege.	Die Einwendung ist unbegründet. Sie ist im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet. Diese ist vorliegend gegeben. Es wird insofern auf die vorstehenden Ausführungen unter 2.1 verwiesen.
Es wird gerügt, dass zwischen dem Text und der Abbildung 6 des Umschlagsgutachtens hinsichtlich der Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt (Hinweis auf CO_2-freien Albatross-Express TFG Transfracht) ein inhaltlicher Widerspruch bestehe.	Dieser Einwand ist unbegründet. Die Aussage zur Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt bezieht sich auf das PLANCO Gutachten, ist aus dieser Quelle hergeleitet und in diesem Zusammenhang korrekt. Dass der Albatross Express CO_2 frei durchgeführt werden würde, kann nicht geprüft und auch nicht nachvollzogen werden. Auf einem unter https://www.transfracht.com/leistungen/eco-plus.html abrufbaren Schaubild der Transfracht ist der Bahnstrommix rechnerisch mit 42% „Erneuerbare Energien“ angegeben sowie weiteren 13,8 % „Grünen Angeboten mit EE-Anteil“. Das heißt in Summe 55,8 %, nicht 100%. Der Rest verteilt sich auf Braunkohle, Steinkohle und Kernenergie.
Zu der Behauptung, dass der Binnenschifffahrt eine wichtige „Ergänzungsfunktion“ zukäme, fehle es an einer faktisch fundierten Begründung.	Die Tatsache, dass bei Schiffbarkeit der Elbe die Binnenschifffahrt einen Teil der Containerverkehre übernimmt, ist auf die kostengünstigere Abwicklung, besonders bei weniger eilbedürftigen Containern, gegenüber der Bahn zurückzuführen. Ansonsten würde das nicht stattfinden. Der in Jahren mit niedrigem Wasserstand niedrigere Anteil der

	Binnenschifffahrt korrespondiert mit einem höheren Anteil der Bahn und demonstriert diese Ergänzungsfunktion anschaulich. Unabhängig davon wird auf die vorstehend unter 2.1 dargestellten Ziele der Raumordnung im Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen für den Hafen Riesa und das KV-Terminal im Hafen Riesa verwiesen.
Die Aussage der Vorhabenträgerin „Der Hafen zählt nach dem PLANCO-Gutachten zu den 21 bundesweit geeigneten Standorten für trimodale Umschlagstandorte“ sei unzutreffend. Der Standort Riesa sei mit nur 13 Punkten von 24 möglichen in die schlechteste Kategorie C klassifiziert und „ein Standort mit aus heutiger Sicht eingeschränkter Eignung zur Übernahme von Hub-Funktionen bzw. Standorte mit geringem Aufkommenspotenzial“.	Die in der Planrechtfertigung im Rahmen der Erörterungstermine am 26. u. 27.09.2016 vorgetragene und im **Anhang 22 „Vorhabenspräsentation Erörterungstermine“** auf S. 12, zur **„Tektur: Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren“ (Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen)** enthaltene Aussage „Der Hafen Riesa zählt nach dem PLANCO-Gutachten zu den 21 bundesweit geeigneten Standorten für trimodale Umschlagstandorte“ ist zutreffend. Es ist richtig, dass diese Aussage in keiner Weise so wortwörtlich dem PLANCO-Gutachten zu entnehmen ist. Wäre dies der Fall und die Vorhabenträgerin hätte diese Aussage als Zitat übernommen, wäre diese auch entsprechend einschlägiger Gepflogenheiten als solches kenntlich gemacht worden. Diese durch die Vorhabenträgerin vorgenommene Aussage stellt einen zusammengefassten Aspekt eines der Ergebnisse dieses PLANCO-Gutachtens dar, nämlich dass der Hafen Riesa als trimodaler Umschlagstandort geeignet ist. In der ersten Bewertungsstufe wurden insgesamt 30 Häfen auf ihre Mindestvoraussetzungen für Hubfunktionen (Verkehrs-Drehscheibenfunktionen) untersucht. Im Ergebnis dessen wurden in der zweiten Bewertungsstufe 21 Standorte, darunter Riesa, auf ihre Eignung als Hub geprüft. Dass

	Riesa dabei 13 Bewertungspunkte von 24 möglichen und damit die Kategorie C erhalten hat, weshalb er „ein Standort mit aus heutiger Sicht eingeschränkter Eignung zur Übernahme von Hub-Funktionen bzw. Standorte mit geringem Aufkommenspotenzial“ ist, ist dabei für diese durch den BUND thematisierte Einwendung unerheblich.
2.5 Darstellung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsträger In der Abbildung 6 sei die Angabe dazu, dass die Binnenschifffahrt gegenüber der Bahn um bis zu 30% kostengünstiger sei, rechnerisch fehlerhaft. Es bedürfe einer rechnerischen Korrektur in einen Kostenvorteil von 15%.	**Zu 2.5:** Die Angabe, dass die Binnenschifffahrt um bis zu 30% kostengünstiger ist, wurde aus dem PLANCO Gutachten hergeleitet, nicht aus der nachfolgenden Abbildung 6. Insofern ist dieser Bezug korrekt und muss nicht korrigiert werden. Im Übrigen handelt es sich bei dem PLANCO Gutachten um eine generelle Einschätzung. Auf einzelnen Relationen sind unterschiedliche Werte daher möglich. Auch die Abbildung 6 zeigt, dass anhand der dort gezeigten Vergleiche das Binnenschiff kostengünstiger als die Bahn ist.
Es wird bezweifelt, dass der Containertransport per Schiff gegenüber dem Verkehrsträger Bahn um 15 % günstiger sei. Aus einer eigenen Recherche durch den Bürgerverein Riesa 2018 e.V. folge, dass der Preis für den Bahntransport nicht nur zu hoch dargestellt sei, sondern 25% unter dem Preis der Binnenschifffahrt liegen würde.	Ein Angebot, welches dem Bürgerverein vorliegen soll und das Gegenteil beweisen würde, wurde seitens des BUND nicht vorgelegt und kann deshalb nicht beurteilt werden. Es wird angezweifelt, dass es sich hier um einen validen Vergleich handelt.
Die Umschlagprognose müsse korrigiert werden, in richtiger Weise dargestellt und neu ausgelegt werden, da der Bürgerverein Riesa 2018 e.V. in seiner Recherche zu dem Ergebnis kommt, dass die Bahn der günstigste	Dieser Einwand ist unbegründet. Die wirtschaftlichen Vorteile eines voll ausgelasteten Binnenschiffes gegenüber dem Bahntransport können nicht bestritten werden. Die im Einwand des BUND aus dem

Verkehrsträger ist. Die in der Umschlagsprognose übernommene Aussage „Im Durchschnitt der betrachteten Relationen liegen die betriebswirtschaftlichen Kosten der Binnenschifffahrt gut 30% unter denjenigen der Bahn." sei auf den Standort Riesa nicht übertragbar und auch nicht für den Binnenschiffsverkehr auf der Elbe anwendbar.	PLANCO Gutachten S.38 übernommene wörtlich zitierte Aussage „Im Durchschnitt der ...." bezieht sich tatschlich auf andere Fahrtgebiete der Binnenschifffahrt. Deshalb wurde diese Aussage in der Prognose der Umschlagmengen vom 23.3.2018 auch bewusst nicht so übernommen, sondern in der Prognose S. 17 lautet die Aussage, dass die Binnenschifffahrt gegenüber der Bahn um BIS ZU 30% kostengünstiger ist. Die Vorhabenträgerin organisiert im Interesse der verladenden Wirtschaft selbst Transporte Richtung Hamburg sowohl per Bahn als auch per Schiff. Sie kann aus eigener Erfahrung feststellen, dass das Binnenschiff gegenüber der Eisenbahn in der Relation Hamburg – Riesa Preisvorteile von etwa 15% aufweist. Dieser Sachverhalt wird auch in der Abbildung 2 auf Seite 18 der Umschlagprognose vom 23.3.2018 dargestellt. Wenn die Schiffbarkeit der Elbe gegeben ist, kommt deshalb vor allem bei zeitunkritischen und preissensiblen Transporten sowie bei besonderen Anforderungen der Güter die Binnenschifffahrt zum Einsatz. Dies ist unter anderem bei der Zuführung von Leercontainern aus Hamburg nach Riesa im eingehenden Verkehr und bei open-top-Containern mit out-of-gauge Ladungen im ausgehenden Verkehr der Fall. Da die Vorhabenträgerin bei etwa 1/3 der Containertransporte (d.h. bei ca. 23.000 TEU in der Prognose 2022) darüber entscheidet, welches Transportmittel am zweckmäßigsten zum Einsatz kommt, sind die prognostizierten ca. 13.500 TEU per Binnenschiff in der Prognose 2022 auch aus dieser Sicht plausibel.

2.6 Überwiegendes Interesse zugunsten des Vorhabens Es wird gerügt, dass keine „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" für das Planvorhaben ableitbar seien.	**Zu 2.6:** Dieser Einwand ist unbegründet. 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 überwiegenden öffentlichen Interesses" sprechen. Es gilt vielmehr das Abwägungsgebot (vgl. § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG). Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen 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 auch ein öffentliches Interesse. Der vorgesehen Ausbau des KV-Terminals stärkt den Wirtschaftsstandort Riesa. Die Auslastung der aktuellen Kapazitäten des Hafens Riesa und die Umschlagsprognosen für den Containerumschlag belegen, dass die nachgefragten Umschlagsleistungen ohne einen Ausbau des Hafens kurz- und mittelfristig nicht mehr bedient werden kann. Die in der Umgebung Riesas gelegenen Gewerbe- und Industriebetriebe sind daher ohne das Vorhaben auf alternative

	Standorte angewiesen. Darüber hinaus besteht ein öffentliches Interesse am Ausbau der Infrastruktur für die Binnenschifffahrt, um diesen klimafreundlicheren Transportträger verstärkt zu vernetzen und zu nutzen. Das öffentliche Interesse an dem Vorhaben ist zudem u.a. im Landesentwicklungsplans Sachsen dokumentiert. Dort ist als Ziel der Raumordnung unter Ziffer 3.6.2 festgelegt: definiert: „Die Häfen in Riesa, Dresden und Torgau sind, auch in ihrer Funktion als Schnittstelle zwischen Binnenschifffahrt und den Verkehrsträgern Straße und Schiene, in ihrem Bestand zu sichern und bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. Die zielförmige Festlegung in Ziffer 3.6.3 des Landesentwicklungsplans lautet: „In Riesa ist ein neues Terminal für den kombinierten Verkehr zu bauen."
Es wird eingewandt, dass keine Alternativenprüfung zu anderen Standorten außerhalb des Hafens erfolgt sei.	Die Prüfung von anderen Standorten außerhalb des Hafens ist nicht erforderlich. Diese entsprechen nicht der von der Vorhabenträgerin bezweckten Errichtung eines trimodalen Containerumschlagsterminals. Als ein insofern anderes Projekt stellt es keine zu prüfende Alternative dar. Dies ist grundsätzlich von den Standortmindestanforderungen bzw. Trassierungsparametern abhängig, die für das Vorhaben maßgeblich sind. Vorliegend geht es der Vorhabenträgerin um die Errichtung eines trimodalen Umschlagsterminals. Ein derartiges Terminal, das neben dem Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert,

	kann an vom BUND Sachsen angeregten anderen Standorten nicht verwirklicht werden.
Es wird gerügt, dass im Rahmen der Alternativenprüfung kein Vorhabenstandort außerhalb von Gebieten mit Hochwassergefahren geprüft worden sei.	Dieser Einwand ist unbegründet. Der gewählte Vorhabenstandort ist geeignet. Die Lage innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes steht Errichtung und Betrieb eines trimodalen KV-Terminals nicht entgegen. Die Auswirkungen im Hochwasserfall sind gut beherrschbar. Im Übrigen wird kein besser geeigneter Standort genannt, der im Rahmen der Alternativenprüfung hätte überprüft werden müssen. Hinsichtlich der angesprochenen Hochwasserrisiken ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die Überschwemmungssituation auf den Vorhabenflächen durch das Planvorhaben verbessert wird. Maßgeblich hierfür ist u. a. die geplante Anhebung des Geländes im Bereich der Kaianlage (vgl. den **Hochwassermaßnahmenplan → Ordner 4, Register 2, der Tekturplanungsunterlagen)**. Darüber hinaus trägt die Vorhabenträgerin den Hochwasserrisiken durch angepasste Bauweisen Rechnung. Als Beispiel sei die aufgeständerte Errichtung der Mittelspannungsanlage zur Versorgung der Containervollportalkräne genannt (vgl. **Kap. 6.3.2.2 Elektroenergieversorgung → Tektur Erläuterungsbericht (S. 50, 4. Absatz → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen)**.

Es wird gerügt, es fehle an einer fundierten Nutzen/Kostenanalyse.	Die Vorlage einer Kosten-Nutzen-Analyse ist für die Prüfung der Planfeststellungsfähigkeit des Vorhabens nicht zwingend erforderlich. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens kann das Kosten/Nutzen-Verhältnis daher allenfalls dann eine Rolle spielen, wenn dem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen. In diesem Fall fehlt es wegen mangelnder Finanzierbarkeit an der notwendigen Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04, BVerwGE 116, 125, Rn. 198 ff.). Derartige unüberwindbare finanzielle Schranken bestehen nicht. Anhaltspunkte dafür, dass die Vorhabenträgerin das geplante KV-Terminal bei Erlass des beantragten Planfeststellungsbeschlusses innerhalb der hierfür vorgesehenen Zeitdauer (vgl. § 18c Nr. 1 AEG) aus finanziellen Gründen nicht realisieren könnte, bestehen nicht und werden hier auch nicht eingewandt. Die Finanzierung des Vorhabens ist gesichert (s. **Kap. 5.1 Fördermittel → Tektur Erläuterungsbericht (S. 30) → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen**).
2.7 Hinreichende Prüfung von Standortalternativen Es wird gerügt, die durch die Vorhabenträgerin vorgenommene Prüfung von insgesamt drei Planalternativen sei fehlerhaft und unvollständig. Eine offene und den gesetzlichen Vorgaben entsprechende Alternativenprüfung sei zudem praktisch unmöglich. Die baulich in den Jahren 2014 und 2015 durchgeführten und dem Vorhaben zuzurechnenden Maßnahmen „Errichtung einer 540m langen Stahlspundwand an der Kaimauer", Errichtung des	**Zu 2.7:** Als alternative Planungsvarianten wurden der Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite des Hafens sowie die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite im Bereich „Neuer Hafen" untersucht. Die Prüfung umfasste sowohl die Standortmindestanforderungen (geforderte Umschlagskapazität von mindestens 100.000 TEU/Jahr; 3-Schichtbetrieb; Trimodalität) als auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens an den jeweiligen Standorten (vgl. **Kap. 3**

Containerverkehrsabfertigungsgebäudes, Errichtung der Containerservicehalle, Neubau einer Containerstellfläche, Bau der südlichen Hafenerschließungsstraße, Errichtung des Fernwärmeanschlusses sowie die Umverlegung der Trafostation seien nicht in das Planfeststellungsverfahren einbezogen worden. Dies führe zu einem Fehler im Rahmen der Alternativenprüfung, da die genannten und bereits realisierten Vorhaben einen Standortvorteil für die Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin begründen würde.	**„Vergleich der Planungsvarianten" → Tektur Erläuterungsbericht (S. 17-22), Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen).** Bei dem Planvorhaben handelt es sich nicht um einen Gewässerausbau i. S. von § 68 WHG, für den ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich sein könnte. Denn das Vorhaben betrifft nicht die Umgestaltung des Hafenbeckens einschließlich der Ufer Gegenstand des hiesigen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist vielmehr die Errichtung und der Betrieb eines trimodalen Containerterminals im Hafen Riesa. Dieses umfasst zur Bedienung der Transportmittel zwei schienengebundene Portalkräne, unterhalb derer sich sowohl Schiffsanlegestellen als auch Gleise, eine Be- und Entladespur für LKW sowie Containerstellflächen befinden. Zur Ver- und Entsorgung des Terminals sind Trink- und Löschwasserleitungen, Leitungen für die Stromversorgung sowie Regen- und Schmutzwasserkanäle vorgesehen. Zum Gegenstand des Planvorhabens gehören zudem u. a. ein Löschwasserpumpwerk im Hafenbecken, die Umzäunung des Terminalbereichs östlich der Hafenbrücke, die Herstellung des Zufahrtsbereichs einschließlich einer asphaltierten Fläche für LKW-Stellplätze westlich der Hafenbrücke sowie die Errichtung eines Gategebäudes **(Planteil → Ordner 2 der Tekturplanungsunterlagen → Tektur Übersichtslageplan resp. Tektur Lagepläne 1 bis 4 „Zeichnungs-Nr.: 2.3-1 bzw. 2.5.1-1 bis 2.5.4-1).**

	Die vom BUND Sachsen bereits im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Maßnahmen sind nicht Teil des zur Planfeststellung beantragten Planvorhabens. Für diese Vorhaben sind in den Jahren 2014 und 2015 bereits bestandskräftige Genehmigungen erteilt worden (Umbau und Erweiterung des vorhandenen Sozialgebäudes: Baugenehmigung Nr. BA/0038/2014, Neubau einer Funktionshalle mit Verkehrsanlagen für den Containerservicebereich einschließlich Löschwasserbecken, Stellplätzen und Aufstellplätzen für Container: Baugenehmigung Nr. BA/0035/2014, Errichtung eines Trafogebäudes: Baugenehmigung Nr. BA/0083/2014). Sie können und müssen daher nicht nochmals genehmigt werden.
Die Alternativenprüfung sei auch aus anderen Gründen rechtsfehlerhaft. Denn angesichts der festgestellten naturschutzfachlichen Restriktionen am Standort der Vorzugsvariante hätten zwingend auch die vorgeschlagenen Alternativstandorte außerhalb des Siedlungsraumes von Riesa geprüft werden müssen. Zudem hätte auch eine Vorhabenvariante ohne die Anbindung an eine Wasserstraße mit einem Containerumschlag zwischen den Verkehrsträgern Straße und Bahn betrachtet werden müssen.	Die Prüfung von durch den BUND Sachsen als Alternativen vorgeschlagenen Standorten ist nicht erforderlich. Diese Ausbauvarianten entsprechen nicht der von der Vorhabenträgerin bezweckten Errichtung eines trimodalen Containerumschlagsterminals. Als insofern andere Projekte stellen diese keine zu prüfenden Alternativen dar. Dies ist grundsätzlich von den Standortmindestanforderungen bzw. Trassierungsparametern abhängig, die für das Vorhaben maßgeblich sind. Vorliegend geht es der Vorhabenträgerin um die Errichtung eines trimodalen Umschlagsterminals. Ein derartiges Terminal, das neben dem Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert, kann an den vom BUND Sachsen angeregten Alternativstandorten nicht verwirklicht werden.

Das Ergebnis der angestellten Alternativenprüfung wird gerügt. Es wird die Auffassung vertreten, dass die Nullvariante zu bevorzugen ist, da diese auf alle Schutzgüter nach dem UVPG positive Effekte hätte bzw. erhebliche Umweltauswirkungen auf diese Schutzgüter ausbleiben würden.	Der Einwand ist unbegründet. Die Nullvariante ist bereits aufgrund der privaten und öffentlichen Interessen am Ausbau des KV-Terminals im Hafen Riesa nicht vorzugswürdig. Zudem werden die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Umweltbelange in den Planunterlagen umfassend ermittelt. Bei Realisierung der in den Planunterlagen erarbeiteten Schutzmaßnahmen können die Auswirkungen auch auf ein verträgliches Maß reduziert werden.
3. Raumordnungsrecht **3.1 Landesentwicklungsplan** Es wird gerügt, dem Vorhaben würden die Vorgaben des Landesentwicklungsplanes des Freistaates Sachsen (LEP) entgegenstehen. Das in Nr. 3.6.2 des LEP festgelegte Ziel der Raumordnung, wonach der Hafen Riesa bedarfsgerecht zu entwickeln ist, stehe dem Planvorhaben entgegen. Für den Umschlag der Güterschifffahrt sei kein Bedarf gegeben, womit der Planung das Ziel der Raumordnung entgegenstehe.	**Zu 3.1:** Die Einwendung ist unbegründet. Dem Vorhaben stehen die Vorgaben des Landesentwicklungsplanes nicht entgegen. Die Nr. 3.6.2 und 3.6.3 des LEP legen für den Hafen Riesa die folgenden 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." In der Begründung des LEP heißt es zu diesen beiden Zielen 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 Verkehrsträger 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 zum einen zum Ausdruck, dass die Bedarfssicherung und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Hafens Riesa Ziel der Raumordnung ist. Dieses raumordnerische Ziel ist nicht nur auch, sondern insbesondere auf den trimodalen Umschlag einschließlich der Binnenschifffahrt bezogen. Zum anderen legt der LEP selbst insbesondere die Erforderlichkeit des Ausbaus des Hafens Riesa für den trimodalen Verkehr einschließlich der Binnenschifffahrt als Ziel der Raumordnung fest. Inwiefern diese Zielfestlegungen dem

	beantragten Vorhaben entgegenstehen sollten, erschließt sich daher bereits nicht. Unabhängig davon, sind die Bedenken auch im Übrigen unbegründet. Die derzeit im Hafen Riesa für den trimodalen Containerumschlag vorhandenen Anlagen sind nicht mehr ausreichend. Weitere Steigerungen des Containerumschlages über die Schiene sind nur mit zusätzlichem Rangieraufwand und zusätzlichen Moves zu realisieren. Derzeit werden Regelverkehre nach Riesa durch zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen im Containerverkehr durchgeführt. Somit sind keine weiteren schienengebundenen Slots für andere Kunden zur Containerbe- und -entladung vorhanden (vgl. **Ordner 1 „Tektur: Erläuterungsbericht“ → S. 13, letzter Absatz**). Deshalb ist eine bedarfsgerechte Entwicklung des Hafens Riesa notwendig, was auch die Funktion als Schnittstelle zwischen der Binnenschifffahrt und den Verkehrsträgern Straße und Schiene einschließt. Dabei wird die Binnenschifffahrt eine wichtige Ergänzungsfunktion zur Bahn im Vor- und Nachlauf zu den Seehäfen wahrnehmen. Umgekehrt kann die Bahn als „Binnenschiffsersatzverkehr“ 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 Riesa. Wo es möglich ist, soll wegen ihrer wirtschaftlichen Vorteile die Binnenschifffahrt genutzt werden, wo nicht, die Bahn. Insofern bietet dieses Zusammenspiel der beiden Verkehrsträger Bahn und Schiff für jeden Verlader

	auch eine höchstmögliche Zuverlässigkeit bei optimaler Nutzung der jeweiligen Vorteile der Verkehrsträger **(s. auch LEP 2013, S. 99 Begründung zu Ziel 3.6.2 und Ziel 3.6.3)**.
Es wird behauptet, die Planung stehe dem Grundsatz der Raumordnung gemäß Nr. G 4.1.1.15 des LEP sowie den Zielen der Raumordnung gemäß Nr. Z 4.1.2.2 und Z 4.1.2.3 des LEP entgegen.	Diese Behauptungen treffen nicht zu. Der Grundsatz der Raumordnung gemäß Nr. G 4.1.1.15 LEP ist eine Festlegung zum Freiraumschutz. Diese findet bereits aus diesem Grund für die Flächen des Hafens Riesa, für den gemäß der Ziele der Raumordnung in Nr. Z 3.6.2 und Z 3.6.3 eine Hafen- und Container- bzw. Güterumschlagsnutzung vorgesehen ist, schon keine Anwendung. Unabhängig davon wird der mit Nr. G 4.1.1.15 LEP bezweckten dauerhaften Erhaltung von Lebensräumen und Lebensgemeinschaften für die heimischen Tiere, Pflanzen und Pilze, soweit erforderlich, durch Schutzmaßnahmen entsprochen. Beispielhaft kann auf die vor Beginn der Abbruch- und Rückbauarbeiten vorgesehenen artenschutzrechtlichen konfliktvermeidenden Maßnahmen und CEF-Maßnahmen für Mehlschwalben, Rauhautfledermäuse und Zauneidechsen verwiesen werden **(s. Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen „Tektur: Erläuterungsbericht" → Kapitel 13.4.2 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, S. 84 u. 85)**. Es liegt daher schon kein Verstoß gegen den Grundsatz der Raumordnung vor. Der pauschale Einwand hinsichtlich der in Nr. Z 4.1.2.2 und Z 4.1.2.3 LEP 2013 enthaltenen Ziele der Raumordnung ist ebenso unbegründet. Diese Ziele der Raumordnung behandeln einerseits die Nutzung der Elbe als Bundeswasserstraße sowie die Maßnahmen zur Erhaltung der

	Schifffahrtsbedingungen (Z 4.1.2.2) und andererseits die offene und naturnahe Gestaltung der Fließgewässern, soweit besondere Nutzungsansprüche dem nicht entgegenstehen (Z 4.1.2.3). Hinsichtlich des erstgenannten Ziels der Raumordnung in Nr. Z 4.1.2.2 LEP ist schon nicht ersichtlich, inwiefern der Ausbau eines trimodalen Containerterminals in einem Binnenhafen der Nutzung der Elbe als Bundeswasserstraße entgegenstehen könnte. Auch wird die offene Gestaltung der Elbe und der Döllnitz durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Insbesondere wurde nachgewiesen, dass der geplante Ausbau des KV-Terminals keine negativen Folgen für die Durchgängigkeit der Döllnitz hat. Ein naturnaher Ausbau der an das Hafenbecken in Riesa anschließenden Flächen wird durch Nr. Z 4.1.2.3 LEP ebenfalls nicht gefordert. Denn insofern ist der Ausbauzustand des Hafenbeckens Riesa durch besondere Nutzungsansprüche gerechtfertigt (vgl. hierzu insbesbondere Nr. Z 3.6.2 und Z 3.6.3 LEP).
3.2 Regionalplan Es wird gerügt, dass das Vorhaben nicht den Zielen der Raumordnung gemäß Nr. Z 7.1.1, 7.1.3 und 7.3.7 des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge entspreche. Darüber hinaus stünden die Grundsätze der Raumordnung gemäß Nr. G 7.4.1 und 7.4.5 des Regionalplans dem Vorhaben entgegen.	**Zu 3.2:** Der Einwand ist unbegründet. Das Vorhaben verstößt nicht gegen die genannten Zielbestimmungen des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge. Dies gilt sowohl für die derzeit geltende Fassung aus 2009 als auch für die in Aufstellung befindliche Fassung des Regionalplans. Nr. Z 7.1.1 des Regionalplans legt den Schutz, die Pflege und die Entwicklung der Vorranggebiete Natur und Landschaft fest. Gemäß Nr.

	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. Hierzu ist angesichts des Wortlautes („sollen") bereits fraglich, ob es sich um ein Ziel der Raumordnung handelt. Unabhängig davon ist nicht ersichtlich, inwiefern diese Festlegungen des Regionalplans durch das Vorhaben beeinträchtigt werden. Dabei ist auch auf die dem Regionalplan vorgehenden Ziele der Raumordnung für den Hafen Riesa gemäß Nr. Z 6.2.2 und Z 6.2.3 des LEP hinzuweisen. Nr. 7.3.7 des Regionalplans enthält bereits kein Ziel der Raumordnung, sondern entsprechend der Bezeichnung im Regionalplan lediglich einen Grundsatz der Raumordnung. Dieser ist zudem auf das hier beantragte Vorhaben schon nicht anwendbar, weil es sich nicht um ein Gewässerausbauvorhaben handelt. Es handelt sich um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsvorhaben nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Schließlich ist der Ausbau des KV-Terminals im Hafens Riesa in dem höherrangigen Landesentwicklungsplan (LEP) als Ziel der Raumordnung, also als letztabgewogene Entscheidung, festgelegt worden. Die regionalplanerischen Grundsätze und Ziele sind daher so auszulegen, dass sie dem Ausbau des KV-Terminals nicht entgegenstehen.

	Die raumordnerischen Festlegungen zu den Vorbehalts- und Vorranggebieten Hochwasserschutz gemäß Nr. G 7.4.1 und G 7.4.5 des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen. Bei der angesprochenen Nr. G 7.4.1 des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung. Als solcher ist er gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 ROG im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen. Nr. G 7.4.1 enthält mithin keine verbindliche Vorgabe im Sinne eines Ziels der Raumordnung abschließend abgewogenes Ziel der Raumordnung, das zwingend zu beachten ist. Daher heißt es in der Begründung zu Ziff. 7.4.1 auch, dass mit dem Grundsatz 7.4.1 dafür Sorge getragen werden soll, dass „eine planerische Auseinandersetzung mit der Ausgleichsproblematik erfolgt und die Interessen von Ober- und Unterliegerkommunen berücksichtigt werden." Diesen Anforderungen wird in der gebotenen Weise Rechnung getragen. Dies gilt erst Recht, weil die Vorhabenträgerin nunmehr einen vollständigen Ausgleich des verlorengehenden Retentionsraumausgleichs vorsieht. Die Ausgleichsmaßnahmen sind durch die zuständigen Bchörden im Rahmen des Beteiligungsverfahrens grundsätzlich als geeignet und plausibel bezeichnet worden. Es ist daher schon nicht mit einer vorhabenbedingten Verschärfung von Hochwasserrisiken für Ober- und Unterlieger zu rechnen.
4. Flächennutzungsplan Es wird darauf hingewiesen, dass ein Flächennutzungsplan der Großen Kreisstadt Riesa derzeit noch nicht besteht. Dementsprechend könnte auch aus dem Entwurf des Flächennutzungsplans nichts abgeleitet werden.	**Zu 4.:** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der in Aufstellung befindliche Flächennutzungsplan der Großen Kreisstadt Riesa mit Stand September 2017 wird in den Planunterlagen genannt, weil es sich insofern

	um einen abwägungsrelevanten Belang handelt. Eine strikte Bindung der Planfeststellungsbehörde an die Darstellungen des Planentwurfs besteht nicht. Unabhängig davon, berücksichtigt das Planvorhaben die im Flächennutzungsplanentwurf vorgesehenen Darstellungen und Festlegungen.
5. Umweltverträglichkeitsstudie **5.1 Naturschutzfachliche Wertigkeit der Elbe** Es wird eingewandt, dass die Ausführungen in der Umweltverträglichkeitsstudie zu den vorliegenden Biotoptypen, deren naturschutzfachlicher Wertigkeit und dem rechtlichen Schutzstatus unzutreffend seien. Insbesondere sei die naturschutzfachliche Wertigkeit der Elbe unterschätzt worden. Diese sei ein gesetzlich geschütztes Biotop. Auch seien die betreffenden Abschnitte der Elbe als FFH- und SPA-Gebiet ausgewiesen. Die naturschutzfachliche Wertigkeit der Elbe hätte daher als „sehr hoch" eingestuft werden müssen.	**Zu 5.1:** Der Einwand ist unbegründet. Die Elbe wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie als Biotoptyp „2140002 - Fluss, künstliche Befestigung, Uferverbauung" erfasst. Ihre naturschutzfachliche Wertigkeit wurde zu Recht mit „hoch" bewertet **(vgl. Tabelle 7 auf S. 30 der Umweltverträglichkeitsstudie → Ordner 3, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)**. Eine Bewertung der Elbe mit „sehr hoch" wäre aufgrund der bestehenden künstlichen Befestigung und der Uferverbauung unzutreffend. Die Fließgewässerbewertung der Elbe für die WRRL stuft den Bereich des Flusses östlich des Hafenbeckens Riesa zwischen Stufe 6 „sehr stark verändert" und 7 „vollständig verändert" ein. Auch die Gesamtbewertung des ökologischen Zustandes des OWK Elbe-2 erfolgte mit „unbefriedigend". Zudem ist die Elbe laut der Selektiven Biotopkartierung des LfULG nicht als besonders geschütztes Biotop nach § 21 SächsNatSchG ausgewiesen. Die Elbe erfüllt nicht die Kriterien für eine Ausweisung als besonders geschütztes Biotop, denn laut der Verwaltungsvorschrift Biotopschutz (VwW 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 Lage eines Biotops innerhalb eines Natura 2000-Gebietes impliziert zudem nicht automatisch eine sehr hohe Bedeutung als Lebensraum. Die naturschutzfachliche Bedeutung eines Fließgewässers ist vielmehr abhängig u.a. vom Grad der Naturnähe und der Nutzungsintensität und der damit verbundenen standorttypischen Artenausstattung.
5.2 Zusammenhängende Lebensraumkomplexe Es wird gerügt, die Umweltverträglichkeitsstudie sei fehlerhaft, soweit sie auf S. 32 aussagt, dass zusammenhängende Lebensraumkomplexe, die sich durch bedeutende räumlich-funktionale Beziehungen auszeichnen, in der Umgebung des Vorhabens nicht vorhanden sind. Insbesondere stelle das Hafenbecken die einzige Verbindung für aquatische Lebewesen zwischen Natura 2000-Gebieten im Untersuchungsraum dar.	**Zu 5.2:** Die Einwendung ist unbegründet. Ein Lebensraumkomplex stellt die integrierende Zusammenschau von unterschiedlichen Biotopstrukturen dar, zwischen dessen Biotoptypen vielfältige räumlich-funktionale Beziehungen bestehen. Die räumliche Verzahnung **unterschiedlicher** Biotoptypen kann für das Vorkommen von Arten von existentieller Bedeutung sein. Eine Vielzahl von Tierarten benötigt entweder während unterschiedlicher Entwicklungsphasen nacheinander verschie-

	dene Lebensraumtypen oder besiedelt aufgrund artspezifischer Ansprüche oder wegen großen Raumbedarfes gleichzeitig mehrere Lebensraumtypen. Das Hafenbecken Riesa ist nicht Teil eines FFH-Gebietes, sondern stellt ein verbindendes Landschaftselement zwischen den FFH-Gebieten „Döllnitz und Mutschener Wasser“ und „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ dar. Somit ist das Hafenbecken ausschließlich als Migrationskorridor bzw. als faunistische Funktionsbeziehung **(s. → Ordner 3, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen → UVS → Karte 1 – Bestand und Auswirkungen Tiere, Pflanzen, die biologische Vielfalt)** für schwimm- und flugfähige Arten zwischen Lebensräumen innerhalb der beiden randlich in das Untersuchungsgebiet hereinragenden NATURA 2000-Gebiete einzustufen **(s. Abbildung 2 der UVS, Seite 19)**. Es wurde damit als Verbundelement berücksichtigt. Für einen wertvollen Lebensraumkomplex fehlen jegliche wertgebende Strukturen. Das Hafenbecken ist nahezu vollständig durch Spundwände eingefasst.
5.3 Habitateignung des Hafenbeckens Es wird gerügt, dass die Umweltverträglichkeitsstudie weiten Bereichen des Hafenbeckens keine Habitateignung für europäisch geschützte Arten zuspreche.	**Zu 5.3:** Der Einwand ist unbegründet. Die Umweltverträglichkeitsstudie weist keine Fehler im Zusammenhang mit der Feststellung der Habitateignung von Hafenflächen auf.

	Das Vorkommen von europäisch geschützten Arten hängt eng mit der Habitatausstattung bzw. der Habitateignung zusammen. Im vorliegenden Fall weisen weite Teile des Hafengeländes aufgrund der großen anthropogenen Vorbelastungen keine Habitateignung für europäisch geschützte Arten 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 Gleisanlage. Die schmalen strukturlosen Grünstreifen verfügen über keinerlei deckungsbietende Strukturen und stellen keine geeigneten Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten weder für Arten des Anhangs IV der FFH-RL noch für Vogelarten dar. Die um die Gebäude liegenden Gestaltungsflächen sind als Intensivrasen ausgebildet. In unmittelbarer Nähe der Hafenbrücke stocken einige Gehölze und die vorhandene Böschung ist mit Strauchwerk bestanden. Aufgrund der hohen Vorbelastung u.a. von Seiten der B 182 und den aktuellen gewerblichen Nutzungen im Bereich des Hafengeländes ist ein Vorkommen in diesem Bereich ausschließlich von sehr störtoleranten Gebüschbrütern möglich. Erst östlich der Hafenbrücke nimmt der Strukturreichtum etwas zu. Südöstlich der Hafenbrücke erstreckt sich eine stark verwilderte Gebüschfläche. Südlich des zurückzubauenden ehemaligen Werkstattgebäudes lichten sich die Strukturen und der Bereich ist durch Müllablagerungen gekennzeichnet. Auch dieser Bereich weist einen hohen Verbuschungsgrad auf. Hier besteht lediglich ein Lebensraumpotenzial ausschließlich für störtolerante Arten. Zwischen

	den vorhandenen Schienen und versiegelten Straßen nimmt der Anteil an unversiegelten Brachflächen zu. Auf den **Seiten 33 und 34 der UVS** wird die vorhandene Habitatausstattung mit den betroffenen Arten umfassend beschrieben und dokumentiert. Die dort enthaltenen Aussagen sind fachlich zutreffend und nicht zu beanstanden.
5.4 Ausweichverhalten von Fischen Es sei nicht nachvollziehbar und unzutreffend, dass Fische in die Elbe ausweichen könnten, wenn sie durch baubedingte Beeinträchtigungen gestört würden.	**Zu 5.4:** Der Einwand wird zurückgewiesen. Auf **Seite 92 der Umweltverträglichkeitsstudie** wird auf **betriebsbedingte** Auswirkungen auf gewässergebundene Arten durch den steigenden Verkehr im KV-Terminalbereich eingegangen. Potenzielle baubedingte Beeinträchtigungen **(s. Seite 91)** finden oberhalb der Krone der Kaimauer des geplanten KV-Terminals statt. Beeinträchtigungen, die über das bestehende Maß der Störung durch den bestehenden Hafen im Norden des Hafenbeckens hinausgehen, finden nicht statt. In der **Umweltverträglichkeitsstudie** wird mehrfach auf die Funktion des Hafenbeckens als Wanderkorridor für die Fischfauna verwiesen **(u. a. Seite 92)**. Das Hafenbecken stellt jedoch kein Laich-/Reproduktionshabitat etc. dar, dazu fehlen die entsprechenden Strukturen für die Fischfauna. Fische sind Fluchttiere und haben bei Schiffsverkehr innerhalb des Hafenbeckens ausreichend Raum für eventuell erforderliche Fluchtbewegungen zur Verfügung. Eine prinzipielle Meidung des Hafenbeckens

	durch die Fischfauna kann auch bei Erhöhung des Schiffsverkehrs ausgeschlossen werden. Eine Gefährdung der Durchwanderbarkeit würde sich ausschließlich aus baulichen Veränderungen der Fischaufstiegsanlage am unmittelbaren Eintritt der Döllnitz in das Hafenbecken ergeben, welche jedoch mit dem Vorhaben nicht verbunden sind (Abstimmung mit Herrn Signer (LFULG) vom 05. November 2018).
5.5. Auswirkungen auf Biber und Fischotter Es werden die Aussagen zu den vorhabenbedingten Auswirkungen auf Biber und Fischotter bezweifelt.	**Zu 5.5:** Dies ist unbegründet. Die Betroffenheit von Biber und Fischotter wurden umfassend beschrieben und bewertet. Negative bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf die nacht- und dämmerungsaktiven Säuger, die das bestehende Maß der Vorbelastung durch die angrenzenden Industrieflächen übersteigen, lassen sich nicht ableiten **(s. Seite 91 und 92 der UVS)**. Die sporadische Nutzung des Hafenbeckens als Wanderkorridor (PEPER 2012) wird durch das Vorhaben nicht gefährdet. Eine Lebensraumeignung des Hafenbeckens für einen längeren Aufenthalt von Biber und Fischotter ist aufgrund des technischen Uferverbaus und der industriellen Nutzung nicht vorhanden. Die Migration ist auch weiterhin sowohl für den Fischotter als auch für den Biber möglich. Wandernde Fische sowie Biber und Fischotter sind im Ergebnis der fachlichen Prüfungen nicht erheblich beeinträchtigt, da folgende Folgewirkungen nicht eintreten:

	• Die Fortpflanzung i. e. S. wäre dann erheblich beeinträchtigt, wenn eine Gefährdung des Reproduktionserfolges der Individuen vorliegt und/oder eine gravierende Veränderung der Populationsgröße zu prognostizieren ist. • Die Ernährung wäre dann erheblich beeinträchtigt, wenn bedeutende Nahrungsräume nicht mehr genutzt werden könnten bzw. ein Erreichen von Nahrungshabitaten durch direkte Überbauung nicht mehr möglich ist. • Migration und Durchzug wären dann erheblich beeinträchtigt, wenn bedeutende Austauschkorridore, die von den Tieren genutzt werden, nachhaltig zerschnitten würden. Auf diese Weise würde die Aufrechterhaltung der für ein langfristiges Überleben notwendigen Raumbewegungen verhindert. Das Vorhaben ist nicht dazu geeignet, die geschilderten Beeinträchtigungen hervorzurufen.
6. Lärmprognose **6.1 Vor- und Gesamtbelastung** Es wird gerügt, die Lärmprognose sei in wesentlichen Teilen nicht nachvollziehbar und würde nicht den Vorgaben der TA Lärm entsprechen. Die	**Zu 6.1:** Der Einwand ist unbegründet. Die gegen den schalltechnischen Erläuterungsbericht erhobenen Einwände sind insgesamt sehr pauschal gehalten. Insbesondere fehlt es durchgängig an Konkretisierungen dazu,

tatsächlich vom Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen sowie die zugrunde gelegten Vorbelastungen würden erheblich unterschätzt. Für den ungünstigsten Betriebszustand am Tage sowie in der lautesten Stunde nachts wird befürchtet, dass die tatsächlich zu erwartenden Lärmgesamtbelastungen erheblich höher als prognostiziert sein werden. Teilweise würden diese über den jeweiligen anzuwendenden Richtwerten der TA Lärm liegen. Damit sei das Vorhaben im Hinblick auf die Lärmbelastungen nicht genehmigungsfähig.	welche „wesentlichen Teile" der Schallimmissionsprognose nicht nachvollziehbar seien oder welche Vorgaben der TA Lärm konkret verkannt worden sein sollen. Aus diesen Gründen ist eine konkretere Stellungnahme zu den Einwendungen nicht möglich. Die dem schalltechnischen Erläuterungsbericht zugrunde liegenden Beurteilungsgrundlagen, die methodische Vorgehensweise, die Ermittlung der Vorbelastungen, die prognostizierten Schallimmissionswerte sowie die der Prognose zugrunde liegenden Nutzungsansätze werden ausführlich in **Kap. 3 „Ermittlung und Beurteilungsgrundlagen der Gewerbelärmimmissionen gem. TA Lärm"** des Erläuterungsberichtes beschrieben (s. **S. 7 bis 17, Kap. 3.1 bis 3.5 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen → Tektur – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen" (TBL Dresden GbR, Bericht 024/14 vom 04.11.2014) unter Berücksichtigung der Einwendungen und Fragen aus den EÖT vom 27.09.2016**). Etwaige allgemein gehaltene Befürchtungen dazu, dass die bei Vorhabenrealisierung tatsächlich anfallenden Gesamtbelastungen durch Schallimmissionen die prognostisch ermittelten Werte übersteigen könnten, sind daher nicht nachvollziehbar. Die ausführlich in **Kap. 5 „Ergebnisse der Immissionsberechnung und Beurteilung"** des Erläuterungsberichts dargelegten Ergebnisse zeigen, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm unter Berücksichtigung der vielseitigen und umfangreichen Lärmminderungsmaßnahmen sowohl am Tage

	als auch nachts eingehalten werden (siehe hierzu **S. 19 bis 25 mit den dazugehörigen Anlagen 1, 2.3, 6.1, 6.2, 7 u. 9 bis 13 → Kap. 5.1 bis 5.4 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen**).
6.2 Gebietseinstufungen Es wird beanstandet, dass die Gebietseinstufung des Immissionsortes IO 1 als Mischgebiet unzutreffend sei. Da es sich bei der dort vorhandenen Bestandsnutzung um eine Pflegeeinrichtung handelt, sei die Einstufung als Mischgebiet nicht nachvollziehbar. Im aktuellen Entwurf des Flächennutzungsplanes sei diese Pflegeeinrichtung auch nicht mehr in den Mischgebietsbereich einbezogen worden. Die Gebietseinstufung der Immissionsorte beruhe zudem auf einem im Entwurf befindlichen Flächennutzungsplan. Solange kein rechtskräftiger Bebauungsplan vorliege, sei von der Art der tatsächlichen Nutzung auszugehen.	**Zu 6.2:** Dieser Einwand ist unbegründet, teilweise auch in tatsächlicher Hinsicht unzutreffend. Der Immissionsort IO 1 (Kirchstraße 46, Pflegeeinrichtung advita) wird sowohl in dem **„Schalltechnischen Gutachten"** der TBL Dresden GbR vom 04.11.2014 als auch in der von der PEUTZ Consult GmbH Düsseldorf erstellten **„Tektur – Überarbeitung der Ansätze ..." (Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** einem Mischgebiet zugeordnet. Dies ist zutreffend und entspricht der genehmigten Bestandsnutzung: Zwar ist es zutreffend, dass den Begriffen „Krankenhäuser" und „Pflegeanstalten" in Nr. 6.1 Satz 1 lit. f) der TA Lärm abweichend von den übrigen in Nr. 6.1 der TA Lärm genannten Gebietstypen eine objektbezogene Betrachtung der Schutzbedürftigkeit zugrunde liegt. Hinsichtlich dieser beiden Nutzungsarten ist Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm als Sonderregelung zu verstehen, die abweicht von der in den übrigen Fällen vorgenommenen gebietsbezogenen Betrachtung. Gleichwohl ist in der obergerichtlichen Rechtsprechung und auch in der Literatur anerkannt, dass der Begriff der „Pflegeanstalt" einschränkend auszulegen ist. Hiernach kann die in Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm zum Ausdruck kommende besondere Schutzbedürftigkeit Krankenhäusern und Pflegeanstalten nur dann zugebilligt werden, 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 durch die auf dem Grundstück Kirchstraße 46 in Riesa vorhandene Nutzung nicht erfüllt. Diese Auffassung hat auch die Große Kreisstadt Riesa unter Bezugnahme auf die maßgebliche Baugenehmigung bestätigt. Bei der am IO 1 vorhandenen Bestandsnutzung handelt es sich danach um ein Wohngebäude und nicht um ein Altenpflegeheim, sodass eine Einstufung des IO 1 in die Kategorie der Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm durch die Stadt nicht nachvollzogen werden kann. Soweit eingewandt wird, dass die Fläche des IO 1 im Entwurf des Flächennutzungsplans der Großen Kreisstadt Riesa nicht mehr in den Mischgebietsbereich einbezogen sei, ist dies bereits unzutreffend. Gemäß dem Entwurf zur 2. Offenlage des Flächennutzungsplanes mit Stand September 2017 befindet sich der IO 1 weiterhin in einem Mischgebiet. Diese Gebietseinstufung entspricht auch den tatsächlich vorhandenen Nutzungsverhältnissen (s. oben).
Es wird erneut angezweifelt, dass die Mischgebietseinstufungen für die Immissionsorte IO 1 bis IO 4 sowie IO 9 als allgemeines Wohngebiet zutreffend sind.	Das nördlich des Hafenbeckens gelegene Gebiet, in dem sich die Immissionsorte IO 1 bis IO 4 befinden, ist als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO einzustufen. Gemäß dem allgemeinen Gebietscharakter die-

	nen Mischgebiete dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören (§ 6 Abs. 1 BauNVO). In dem betreffenden Gebiet östlich der Strehlaer Straße und nördlich des Hafenbeckens sind sowohl Wohnnutzungen als auch Gewerbebetriebe vorhanden. Zu den Gewerbebetrieben zählen etwa das Fensterbauunternehmen „Krauspe & Söhne“ (Kirchstraße 21) sowie die Auto- und Quad-Vermietung Andreas Krauspe (Kirchstraße 21). Einer Einordnung des Gebietes als allgemeines Wohngebiet steht zudem die im Nordosten des Gebietes gelegene Kläranlage des Zweckverbandes Abwasserbeseitigung Oberes Elbtal Riesa entgegen. Selbst wenn man das Gebiet nördlich des Hafenbeckens als ein allgemeines Wohngebiet einstufte, müssten aufgrund der vorhandenen Gemengelagesituation i. S. von Ziffer 6.7 der TA Lärm die Immissionsrichtwerte eines Mischgebietes angesetzt werden. Eine Gemengelage ist gegeben, wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen. Vorliegend grenzt das zu betrachtende Gebiet im Westen an das nördliche Hafengelände, auf dem das bereits vorhandene Containerumschlagterminal betrieben wird. Im Nordosten des Gebietes befindet sich die bereits benannte Kläranlage. Südlich des Hafenbeckens grenzt das Gebiet an die Vorhabenfläche, die auch in der Vergangenheit gewerblich genutzt worden ist. Im Südosten liegen Düngemittelsilos der Beiselen GmbH einschließlich der vorhandenen

	Schiffsanlegestelle und der Bahnanbindung für den Zu- und Abtransport der Düngemittel. Die Einstufung des Immissionsortes IO 9 (Lauchhammerstraße 17) als allgemeines Wohngebiet entspricht ebenfalls den tatsächlichen Nutzungsverhältnissen. Insbesondere ist das Gebiet nicht als reines Wohngebiet einzustufen. In der näheren Umgebung des Immissionsortes 9 befinden sich nicht ausschließlich Gewerbebetriebe, die allein zur Deckung des Bedarfs für die Bewohner des Gebietes dienen. Auf der gegenüber liegenden Straßenseite der Lauchhammerstraße befindet sich hinter der Bäckerei/Konditorei Freddy Krauße resp. dem Baugeschäft Gunter Illgen (beide Lauchhammerstraße 36) ein größeres Betriebsgelände. Nördlich des Wohnblocks, in dem sich der Immissionsort IO 9 befindet, wird eine Vinothek (Weinhandlung Thiel, Lauchhammer Straße 23) betrieben. In nordwestlicher Richtung liegt das Werner-Heisenberg-Gymnasium (Friedrich-Ebert-Platz 6A). Südlich des Wohnblocks an der Weststraße befindet sich das Logistikzentrum der Transport und Logistik Tralo GmbH (Spinnereistraße 3). Selbst wenn man den Wohnblock, an dessen nordöstlicher Ecke der Immissionsort IO 9 liegt, entgegen dem Vorstehenden als ein reines Wohngebiet einstufte, wären aufgrund der vorhandenen Gemengelage gemäß Ziff. 6.7 der TA Lärm zumindest die Immissionsrichtwerte eines allgemeinen Wohngebietes anzusetzen. Der Wohnblock mit dem

	Immissionsort IO 9 liegt in unmittelbarer Nähe zu den Betriebsgeländen der Transport Logistik Tralo GmbH (Spinnereistraße 3), der Elektro-Industriemontagen GmbH (Uttmannstraße 15) und der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi (Gröbaer Straße 3).
6.3 Vorbelastungsuntersuchungen Es wird gerügt, dass die im schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegten Beurteilungspegel für die Vorbelastungen nicht nachvollzogen werden könnten. Insbesondere würden die hierzu erforderlichen detaillierten Berechnungsergebnisse, die u.a. aus dem Gutachten zur Kapazitätserhöhung des zur Kapazitätserhöhung des Stahl und Walzwerks der ESF vom 16.04.2013 folgen, fehlen. Auch die konkrete Vorbelastung durch den Betrieb des bestehenden Hafenterminals sei nicht hinreichend nachvollziehbar.	**Zu 6.3:** Die Einwände zu den Vorbelastungsdaten sind insgesamt unbegründet. In dem **„Schalltechnischen Gutachten“** der TBL Dresden GbR wird die schallimmissionsbezogene Vorbelastung der relevanten Immissionsorte betrachtet (s. **Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen (Stand: Mai 2015) → S. 7 bis 9 → Kap. 5. Vorbelastung durch andere Gewerbelärmquellen**). Die Lage der hierfür maßgeblichen Gewerbebetriebe ist anhand eines Übersichtsplans dokumentiert (s. **Anlage A 1 „Übersichtsplan – Rechenmodell“ → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen (Stand: Mai 2015)**). Für die Berechnung der Schallemissionen der Vorbelastungs-Schallquellen sind die in der Vergangenheit ermittelten Immissionspegel, die behördlich genehmigten Immissionspegel sowie vorhandene Erfahrungswerte herangezogen worden. Aus diesen Werten wurden sodann entsprechend korrespondierende Modellschallquellen mit den zugehörigen Schallleistungspegeln abgeleitet (vgl. **Kap. 5.2 Schallemissionen der Vorbelastungs-Schallquellen sowie Anlage B2 des „Schalltechnischen Gutachtens“ → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen (Stand: Mai 2015)**).

	Aus den sich so ergebenden Schallleistungspegeln sind dann in einem dritten Schritt über eine Schallausbreitungsrechnung mit dem Rechenprogramm SoundPlan die Vorbelastungs-Schallimmissionspegel an den Immissionsorten IO1 bis IO17 ermittelt worden (vgl. **Kap. 5.3 Berechnete Vorbelastungs-Immissionspegel** des **„Schalltechnischen Gutachtens" → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen (Stand: Mai 2015)**). Diese Vorgehensweise entspricht den fachlichen Standards und ist auch hinreichend nachvollziehbar dokumentiert worden. Die PEUTZ Consult GmbH hat auf der Grundlage der erstellten Gutachten bzw. Schriftstücke, der zur Verfügung gestellten Planunterlagen und Betriebsangaben der Vorhabenträgerin sowie dem Berechnungsmodell der TBL Dresden GbR das vorhandene schalltechnische Berechnungsmodell angepasst und überarbeitet (**„Tektur – Überarbeitung der Ansätze ..." (Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)**. In der zu diesem Dokument gehörenden **Anlage 2.3, dort Anlage B 4,** ist die Berechnungsliste für die Vorbelastungen tags und nachts durch ESF + EDF einsehbar. Gleichfalls in der **Anlage 2.3, dort Anlage B 5,** ist auch der Ansatz für die Schallemissionen aus der Vorbelastungs-Schallquelle SBO Hafennordseite, welche durch verbleinenden Güterumschlag genutzt werden soll, näher erklärt. Die dort enthaltenen Angaben sind umfassend und inhaltlich nicht zu beanstanden.

Es wird gerügt, dass in den Planunterlagen nicht hinreichend dokumentiert sei, dass bei auch in der Nachtzeit betriebenen Bestandsanlagen die Immissionsbelastungen zu der jeweils ungünstigsten Nachtstunde zu berücksichtigen sind.	Die für die Vorbelastung zugrunde gelegten Beurteilungspegel beziehen sich – entsprechend Nr. 6.4 Abs. 3 Satz 2 TA Lärm – jeweils auf die volle Nachtstunde mit dem höchsten Beurteilungspegel. Dies ist sowohl in der Tabelle 3.3 als auch in Anlage B4 zum schalltechnischen Erläuterungsbericht **(Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** durch die gängige Bezeichnung der Einheit für den Beurteilungspegel in der Nachtzeit (LrN) dokumentiert.
Es wird gerügt, dass eine Messung der Vorbelastung insbesondere in der Nachtzeit nicht erfolgt sei.	Die Einwendung ist unbegründet. Die Erhebung von Messreihen für die Vorbelastung ist keine zwingende Vorgabe in einem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren. Liegen, wie hier, belastbare Erfahrungswerte und Daten zu den 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 hiesigen Verfahren anders sein sollte, liegen nicht vor.
6.4 Lärmquellen Es wird bezweifelt, dass die in dem schalltechnischen Erläuterungsbericht zugrunde gelegten Schallleistungspegel der relevanten Schallquellen zutreffen. Die Berechnungen zur Ermittlung der angenommenen Schallleistungspegel seien teilweise nicht nachvollziehbar. Angesetzte Messergebnisse seien zudem unzureichend dokumentiert.	**Zu 6.4:** Die gegen den schalltechnischen Erläuterungsbericht **(Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** erhobenen Einwände sind sehr pauschal. Insbesondere fehlt es durchgängig an Konkretisierungen dazu, welche „zugrunde gelegten Schallleistungspegel der relevanten Schallquellen" der Schallimmissionsprognose nicht nachvollziehbar seien oder welche Berechnungen zur Ermittlung der angenommenen Schallleistungspegel konkret nicht nachvollziehbar sein sollen. Aus diesen Gründen ist eine konkrete Stellungnahme zu den Einwendungen

	nicht möglich. Die angesetzten Messergebnisse wurden aus den jeweiligen Berichten übernommen und sind in diesen ausreichend kommentiert.
Hinsichtlich der angesetzten Flächen- und Linienschallquellen wird bezweifelt, ob die Abmessungen zutreffen und ob der jeweils ungünstigste Betriebszustand abgebildet sei.	Die Abmessungen der angesetzten Flächen- und Linienschallquellen sind für den Tages- und Nachtzeitraum den **Anlagen 2.1 und 2.2** sowie dreidimensional den **Anlagen 3.1 und 3.2 (Gutachten FC 8335-2 vom 07.02.2018 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** zu entnehmen. Bis auf den Kran und die damit verbundenen Verladetätigkeiten sind die übrigen Schallquellen als stationäre Quellen angesetzt worden (Fahrwege der Lkw immer gleich maximal lang etc.). Da der Kran im Tages- und Nachtverlauf an einer Vielzahl von (Teil-)Bereichen arbeitet, kann in Summe der gesamte jeweilige Arbeitsbereich als repräsentativ erachtet werden.
Es wird gerügt, dass wesentliche Schallquellen des Vorhabens (z.B. die Schallemissionen von Schiffsbewegungen in der Nachtzeit) nicht oder nur unzureichend berücksichtigt worden seien. Die Lärmquellenlage sei zudem teilweise falsch positioniert worden. Hinsichtlich der konkreten Position der Schallquellen fehle teilweise auch eine hinreichende Dokumentation.	Der Einwand ist unbegründet. Dass für die Nachtzeit keine vorhabenbezogenen Schallemissionen durch den Schiffsverkehr berücksichtigt worden sind, ist nicht zu beanstanden, da der geplante und beantragte Schiffsumschlag nachts nicht stattfinden soll. Dies ist in **Anlage 4.2 und 5.2** zum schalltechnischen Erläuterungsbericht **(Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** dargestellt. Für die Liege- /Wartestelle der Schiffe ist Landstrom vorhanden, sodass gemäß der ABSAW (Anleitung zur Berechnung der Luftschallausbreitung an Bundeswasserstraßen der Bundesanstalt für Gewässer-

	kunde, Stand: 06/2003) ein Schallleistungspegel von 65,6 dB(A) anzusetzen wäre. Diese Quelle ist jedoch irrelevant, da sie allein aufgrund der geometrischen Ausbreitung in 120 m Entfernung einen Schalldruckpegel von nur 16,0 dB(A) erzeugt. An- und Abfahrtswege von Schiffen sind in der Schallimmissionsprognose zu Recht unberücksichtigt geblieben. Bei der Elbe und dem Hafenbecken handelt es sich jeweils um „öffentliche Verkehrsflächen" i.S. von Nr. 7.4 TA Lärm, auf denen eine Vermischung mit dem übrigen Verkehr stattfindet. Auf den Tagzeitraum gesehen, sind die maximal möglichen zwei Schiffsbewegungen zudem für die Gesamtbewertung der Schallimmissionen unerheblich.
Es wird gerügt, dass die Schallemissionen der Reachstacker erheblich unterschätzt worden seien. Gleiches gelte für die Schallemissionen aufgrund anderer Transportbewegungen (z. B. LKW) auf dem Betriebsgelände sowie für die Emissionen der Verladearbeiten mit den Portalkränen.	Hinsichtlich der angesprochenen Lärmquellen (Schallemissionsgrößen) handelt es sich nicht um Schätzungen, sondern um Berechnungen (**s. S. 10 bis 16 des Schalltechnischen Erläuterungsberichts → Kap. 3.4 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen**). Diesen Berechnungen sind u. a. auch Angaben einschlägiger Fachliteratur zugrunde gelegt worden (s. **S. 4 bis 6 des Schalltechnischen Erläuterungsberichts → Kap. 2 „Bearbeitungsgrundlagen, zitierte Normen und Richtlinien" → z. B. [17, 20, 21] → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen).**
6.5 Abschirm- und andere Lärmschutzmaßnahmen Es sei nicht nachvollziehbar, warum die geplante Lärmschutzwand keine absorbierende Wirkung haben soll.	**Zu 6.5:** Die geplante Lärmschutzwand hat eine absorbierende Wirkung (**s. u. vgl. Seite 18 des Gutachtens FC 8335-2 vom 07.02.2018 → Ordner**

	7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen). Allerdings ist zur Einhaltung der vorgeschriebenen Immissionsrichtwerte nur die nördliche Seite der Lärmschutzwand absorbierend auszugestalten. Eine darüber hinausgehende Nebenbestimmung ist nicht erforderlich und daher auch nicht zulässig.
6.6 Weitere Punkte in der Lärmprognose Es wird gerügt, dass eine ausreichende Dokumentation zur Spitzenpegelberechnung fehle.	**Zu 6.6:** Dieser Einwand ist unbegründet. Eine Beschreibung der berücksichtigten Ansätze ist auf **Seite 21 des Gutachtens FC 8335-2 vom 07.02.2018 (Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** dargestellt. Die prognostizierten Spitzenpegel an den Immissionsorten sind in den **Anlagen 6.1 und 6.2 (Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** dargestellt.
Es wird gerügt, dass genaue Angaben zur Berücksichtigung von Reflexionen in den Planunterlagen fehlten.	Dieser Einwand ist unbegründet. Die angesprochenen Berechnungen sind auf der Grundlage der DIN ISO 9613-2 **(s. u. vgl. Seite 8 des Gutachtens FC 8335-2 vom 07.02.2018 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)**, welche die Vorschriften für Reflexionen beinhaltet, mit dem Rechenprogramm SoundPlan 7.4 durchgeführt worden. Dies ist fachlich korrekt und nicht zu beanstanden.
Es wird bezweifelt, dass die Berechnungen der Ruhezeitzuschläge korrekt seien.	Die Einwendung ist unbegründet. Die zu berücksichtigenden Ruhezeiten sind auf **Seite 7 des Gutachtens FC 8335-2 vom 07.02.2018 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** dargestellt. Anhaltspunkte dafür, dass diese Berechnungen unzutreffend sein könnten, liegen nicht vor.

Anlage 5: BUND Landesverband Sachsen e.V.

Es wird gerügt, dass die Planunterlagen nur unzureichende Aussagen zu tieffrequenten Geräuschen enthalten. Auch seien ton- und informationshaltige Geräusche nicht berücksichtigt worden.	Dies ist unzutreffend. In **Kap. 5.3 „Tieffrequente Geräusche, Ton- und Informationshaltigkeit“** sind ausführliche Erläuterungen zu dieser Thematik enthalten (siehe hierzu **S. 21 und 22 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen**).
6.7 Verkehr auf öffentlichen Straßen Es wird angezweifelt, dass die Berechnungen hinsichtlich der Lärmbelastungen durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen fachlich zutreffend sind.	**Zu 6.7:** Die Stellungnahme enthält zu den ermittelten Schallimmissionen durch vorhabenbezogenen Verkehr auf öffentlichen Straßen keine konkreten Einwände. Anhaltspunkte dafür, dass die entsprechenden Berechnungen des Fachgutachters unzutreffend sind, liegen nicht vor.
6.8 Baulärm Der Text der Stellungnahme enthält eine Zwischenüberschrift „Baulärm“. Inhaltlich bezieht sich die Stellungnahme jedoch auf Schallemissionen durch Straßenverkehrslärm.	**Zu 6.8:** Es wird davon ausgegangen, dass sich die Einwendung auf die **„Schalltechnische Untersuchung zu den Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft“ (Ordner 9, Register 7, der Tekturplanungsunterlagen)** bezieht. Diese ist nicht zu beanstanden. Insbesondere sind die darin enthaltenen Berechnungen fachlich zutreffend.
7. Artenschutzrecht **7.1 Bestandserfassungen** Es wird gerügt, dass die Bestanderfassungen veraltet seien und daher keine geeignete Grundlage für den Planfeststellungsbeschluss bilden könnten.	**Zu 7.1:** Der Einwand ist unbegründet. Die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfolgte nicht auf der Basis veralteter Daten. Vielmehr liegen geeignete und hinreichende Daten und Kenntnisse zum Vorkommen artenschutzrelevanter Arten vor, um eine valide artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen. Der Rechtsprechung zufolge sollten Daten in der Regel nicht älter als 5 Jahre sein. Die Erfassungen der Artengruppen Fledermäuse, Brutvögel und Reptilien haben erst im

	Jahr 2014 stattgefunden. Die 5-jährige Zeitspanne wird somit eingehalten. Für die Arten Biber und Fischotter 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 im Zusammenhang mit bereits durchgeführten Hochwasserschutzmaßnahmen u.a. im Bereich Deich Kirchstraße/Hafen, bezogen auf die Habitateignung aus dem Jahr 2012 vor (PEPER, T. 2012). 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 auch noch heute, da in der Zwischenzeit keine habitatstrukturellen Veränderungen im Bereich des Hafenbeckens stattgefunden haben. Auch im Übrigen sind Veränderungen der faunistisch relevanten Strukturen zwischen den Zeitpunkten der faunistischen Untersuchungen nicht aufgetreten. Relevante Änderungen der Tierbesiedlung und -verteilung sind daher nicht eingetreten. Die Prüfung, ob ein Vorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, setzt nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwal-

	tungsgerichts eine ausreichende Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Arten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, 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 artenschutzfachlichen Beurteilungen liegen zum einen die oben dargestellten faunistischen Untersuchungen vor Ort zugrunde; zum anderen 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 der einschlägigen Fachliteratur zu den in Rede stehenden streng oder besonders geschützten Arten, deren Verhaltensweisen und Habitatansprüchen. Somit entspricht das gewählte methodische Vorgehen in seinem grundsätzlichen Ansatz 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 sogar noch eine gemeinsame Ortsbegehung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Meißen statt (Hr. Peters und Hr. Reuße (27.11.2017)). Im Zuge der Ortsbegehung wurde das

	aktuelle Habitatpotenzial im Gebiet begutachtet und das Maßnahmenkonzept darauf abgestimmt.
7.2 Zauneidechse Es wird eingewandt, dass die flächenhafte Konzeption eines Ausweichquartiers für Zauneidechsen ohne detaillierte Kenntnisse über die Populationsgröße unmöglich sei.	**Zu 7.2:** Der Einwand ist im Ergebnis unbegründet. Im Auftrag der Vorhabenträgerin hat Frau Dipl.-Ing. Landespflege/Umweltmonitoring Karla Nippgen während der Aktivitätsperiode der Zauneidechse (März bis September 2018) im Baufeld zur Errichtung des KV-Terminals sechs Begehungen zur Erfassung der Zauneidechse durchgeführt (s. „Erfassungen Zauneidechse (*Lacerta agilis*) 2018"; Quelle: NIPPGEN 2019: Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, AlterHafen – Erfassungen Zauneidechse (*Lacerta agilis*) 2018. Stand Januar 2019). Dabei wurde lediglich im Bereich Südufer „Neuer Hafen" westlich der Hafenbrücke eine reproduktionsfähige (Teil-)Population der Zauneidechse festgestellt. Bei den Begehungen wurden maximal elf Exemplare während ca. einer Stunde Begehungszeit gesichtet. Weiterhin wurde festgestellt, dass geeignete Habitatstrukturen im Bereich westlich der Hafenbrücke (Kartierbereich „Neuer Hafen Südufer" vgl. NIPPGEN 2019) während der Durchführung der dort vorgesehenen Baumaßnahmen an Weichen und der Anhebung der Zuführungsgleise vorhanden bleiben, sodass die Möglichkeit einer lokalen Umsetzung (d.h. Fang- und Aussetzungsort in unmittelbarem räumlichen Kontakt) etwaiger im Rahmen der Baufeldfreimachung aufgefundener Exemplare bei Aufstellung eines temporären Reptilienzaunes besteht. Nach Beendigung der Bauarbeiten in diesem Bereich können die umgesetzten

	Tiere ihr ursprüngliches Habitat erneut besiedeln, so dass es dauerhaft zu keiner Verkleinerung der besiedelten Habitatstrukturen kommen wird. In diesem Fall ist eine Umsiedlung von Exemplaren in ein anderes Ersatzhabitat aus fachlicher Sicht nicht erforderlich. Bei Zugrundelegung der Ergebnisse der Begehung wurde zudem fachlich prognostiziert, dass das vorgesehene Ersatzhabitat, das Frau Nippgen gut bekannt ist, für die Aufnahme von Zauneidechsen aus dem Vorhabenbereich – bei Anreicherung bzw. teilweise Erneuerung der Strukturanreicherungen – geeignet und im Hinblick auf die voraussichtlich erforderliche Aufnahmekapazität ausreichend ist. Hierzu soll die Maßnahme A 4 $_{CEF\,4}$ „Zeitlich vorgezogene Bereitstellung, Pflege und Unterhaltung von Habitatflächen der Zauneidechse“ durch die Vorhabenträgerin, wie in der **„Tektur zum landschaftspflegerischen Fachbeitrag / Eingriffs-Ausgleichs-Plan – 1.Tektur“ (S. 16 bis 18 → Ordner 3, Register 3, der Tekturplanungsunterlagen)** erläutert, umgesetzt werden. Hierzu sind durch die Vorhabenträgerin neue, ergänzende Habitatstrukturen in Form von ausreichend großen Totholzhaufen in einen bisher unbesiedelten Bereich des Ersatzhabitates anzulegen. Dies kann durch entsprechende Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss abgesichert werden. Hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit des Ersatzhabitats hat die hierzu erforderliche Abstimmung und (vertragliche) Regelung zwischen der LTV und der Vorhabenträgerin rechtzeitig vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu erfolgen.

Anlage 5: BUND Landesverband Sachsen e.V.

7.3 Schlingnatter Es wird behauptet, das Vorhabengebiet liege im sächsischen Verbreitungsgebiet der Schlingnatter, einer nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Art. Die Habitateignung der Vorhabenfläche sei für diese Art gut bis sehr gut. Es hätte daher eine Untersuchung anhand der einschlägigen fachlichen Methoden erfolgen müssen.	**Zu 7.3:** Der Einwand ist unbegründet. Die Behauptung, dass die Lebensraumstrukturen im Planungsraum für die Schlingnatter als „gut" bis „sehr gut" einzustufen sind, wird fachlich zurückgewiesen. Die Schlingnatter (syn. Glattnatter) besiedelt ein breites Spektrum offener bis halboffener, vor allem reich strukturierter Lebensräume. Fortpflanzungsfähige Populationen der Schlingnatter benötigen große, zusammenhängende Habitatstrukturen. Für den nordeuropäischen Raum werden Reviergrößen von bis zu 2,3 ha für Männchen und 1,7 ha für Weibchen angegeben. Eine gesunde Schlingnatterpopulation braucht Lebensraumkomplexe von vermutlich 50 ha an aufwärts (vgl. MKULNV NRW (2013): Artenblatt Schlingnatter *Coronella austriaca* ID 106 im Leitfaden „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen" für die Berücksichtigung artenschutzrechtlich erforderlicher Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen. Forschungsprojekt des MKULNV Nordrhein-Westfalen (Az.: III-4 - 615.17.03.09). Bearb. FÖA Landschaftsplanung GmbH (Trier): J. Bettendorf, R. Heuser, U. Jahns-Lüttmann, M. Klußmann, J. Lüttmann, Bosch & Partner GmbH: L. Vaut, Kieler Institut für Landschaftsökologie: R. Wittenberg. Schlussbericht (online). Schlussbericht 05.02.2013). Die Art benötigt heterogene Vegetationsstrukturen mit kleinflächig verzahntem Biotopmosaik sowie wärmespeicherndem Substrat in Form von Felsen, Gesteinshalden, Sandböden, Mauern oder Totholz (Heidegebiete, besonnte Waldränder und Waldlichtungen, Bahndämme, Trocken- und Halbtrockenrasen,

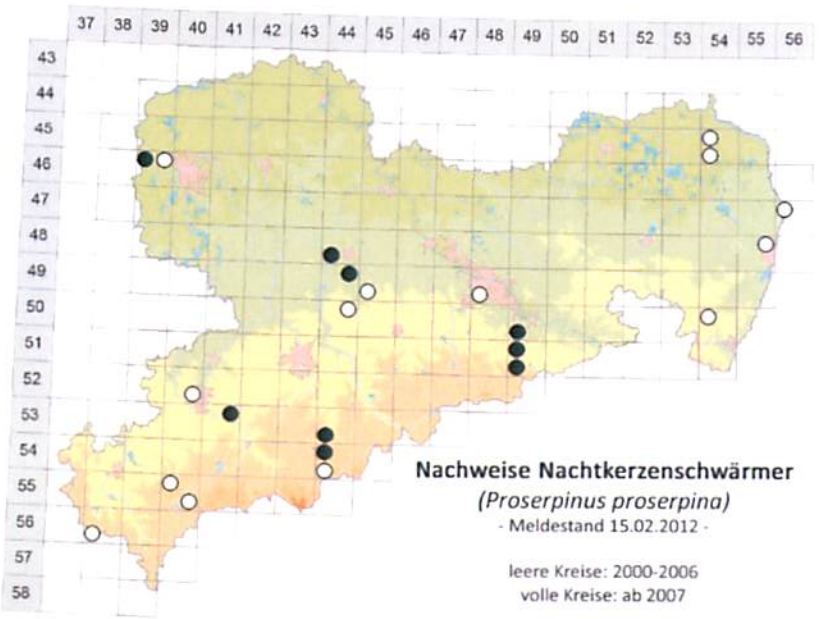
	Sanddünen, Steinbrüche, felsige Hanglagen sowie Randbereiche von Dörfern und Städten (GRUSCHWITZ, M. (2004): *Coronella austriaca* (Laurenti, 1768). In: PETERSEN, B., G. ELLWANGER, R. BLESS, P. BOYE, E. SCHRÖDER & A. SSYMANK (2004): Das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000: Ökologie und Verbreitung von Arten der FFH-Richtlinie in Deutschland. Band 2: Wirbeltiere. Schriftenreihe für Landschaftspflege und Naturschutz Heft 69/Band 2.). Potenziell durch die Schlingnatter besiedelbare Habitatstrukturen sind dagegen nur kleinflächig im Hafenareal vorhanden und von lebensraumfernen Strukturen umgeben. Da die Art als sehr ortstreu einzustufen ist (die maximalen Aktionsdistanzen im Sommer liegen bei < 500 m) gehören Isolations- und Zerschneidungseffekte zu den Hauptgefährdungsursachen der Schlingnatter. Essentielle Habitatvoraussetzungen sind daher u.a. auch deckungsreiche, hindernisfreie Wanderkorridore zwischen den über das Jahr hinweg benötigten Teilhabitatflächen. Das Dresdner Elbtal gehört zum sächsischen Verbreitungsgebiet der Art (Quelle: https://www.artensteckbrief.de/?ID_Art=92&BL=20012). Die eigentliche Elbaue zählt jedoch nicht zum Kernverbreitungsgebiet der Art, vielmehr benötigt sie mikroklimatisch begünstigte Flächen. Eine Einwanderung von Richtung Osten aus in das Hafengelände ist somit nicht abzuleiten (NIPPGEN 2019). Gegen eine Habitateignung spricht zudem, dass das Hafenbecken im Überschwemmungsgebiet der Elbe liegt und in den letzten 16 Jahren zweimal vollständig überflutet wurde.

	Im Bereich des Alten Hafens befinden sich keine Strukturen, welche Tieren als Rettungsinseln im Falle von Hochwasserereignissen dienen können. Im Rahmen der aktuellen Zauneidechsenkartierung konnte festgestellt werden, dass Zauneidechsen nur sehr vereinzelt im östlichen Hafenbecken vorkommen. Schlingnattern wurden im Rahmen der Zauneidechsenerfassung nicht nachgewiesen. Die Nahrung der Glattnattern (insbesondere der Jungtiere) besteht zudem größtenteils aus Eidechsen (hauptsächlich Zauneidechsen) (Quelle: https://www.artensteckbrief.de/?ID_Art=92&BL=20012). Somit spricht gegen eine Habitateignung des Hafenbeckens zusätzlich, dass für Schlingnattern keine ausreichende Nahrungsgrundlage vorhanden ist. Aufgrund der Kleinflächigkeit potenzieller Habitatstrukturen im Hafenbecken, der hohen anthropogenen Vorbelastungen sowie fehlender Nahrungsgrundlage kann ein Vorkommen der extrem seltenen und anspruchsvollen Art ausgeschlossen werden.
7.4 Biber Es wird gerügt, dass zwischen der Elbe und der Döllnitz mehr als die in den Planunterlagen unterstellten seltenen und nur eingeschränkten Austauschbeziehungen des Bibers stattfinden. Auch seien nicht bloß unwesentliche Vorkommen der Art vorhanden. Zudem könnten selbst geringe Austauschbeziehungen zwischen lokalen Populationen erhebliche Beeinträchtigungen durch die Auswirkungen des Vorhabens begründen.	**Zu 7.4:** Die Einwendung ist unbegründet. Ansiedlungsversuche des Bibers im unmittelbaren Hafenumgriff sind nicht dokumentiert. Im Vorhabengebiet sind zudem keinerlei Voraussetzungen für eine Ansiedlung des Bibers vorhanden. Das Hafenbecken selbst ist mit Spundwänden eingefasst.

	Unabhängig davon dürften mehrere erfolglose „Ansiedlungsversuche" darauf hindeuten, dass gerade keine günstigen Habitatvoraussetzungen für den Biber im Planungsraum gegeben sind. Die Bestände des Bibers konnten sich in Sachsen in den letzten Jahren beispiellos gut erholen. Ausgehend von den Restbeständen an Mulde und Elbe hat sich sein Verbreitungsgebiet auf natürliche Weise wieder ausgedehnt und erstreckt sich heute mit Ausnahme des Vogtlandkreises über alle Landkreise und kreisfreien Städte des Freistaates Sachsen (Quelle: https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/natur/31282.htm). Während der Biber in Sachsen im Jahr 1999 noch als gefährdet (RL 3) eingestuft worden ist, wird er momentan nur noch auf der Vorwarnliste (RL V) geführt. Daher wird der Erhaltungszustand der Art in Sachsen mit „günstig" eingestuft. Der Biber ist eine hochmobile Tierart, welche Engstellen i. d. R. im Gewässer quert, bei Bedarf aber auch Landkorridore quert. Es steht außer Frage, dass der Biber das Hafenbecken gelegentlich schwimmend passieren kann (eben dafür wurde die Biberinsel nebst Trittsteinbiotop im Bereich der Hafenbrücke errichtet). Innerhalb des Hafenbeckens ist eine Ansiedlung des Bibers jedoch ausgeschlossen. Das Hafenbecken ist auch nicht Bestandteil eines Kernrevieres. Die Art ist im Bereich von Wanderkorridoren zudem weder besonders licht- noch lärmempfindlich. Weder der Neubau des KV-Terminals noch die sehr geringfügige vorhabenbedingte Zunahme des Schiffsverkehrs sind geeignet, die Funktionsfähigkeit als nachgeordneter Migrationskorridor im Vergleich zum Ist-Zustand zu verändern.

Anlage 5: BUND Landesverband Sachsen e.V.

7.5 Nachtkerzenschwärmer Es wird des Fehlen etwaiger Nebenbestimmungen zum Schutz des Nachtkerzenschwärmers gerügt. 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.	**Zu 7.5:** Der Einwand ist unbegründet. Potenzielle Habitatflächen für den Nachtkerzenschwärmer werden anhand der Vorkommen geeigneter Wirtspflanzen lokalisiert. Als solche sind Weidenröschen (*Epilobium* spp.) und Gewöhnliche Nachtkerze (*Oenothera biennis*) relevant. Entsprechend den Standortanforderungen dieser Pflanzen stellen Gräben, Gewässerufer und Pionierfluren trockener Standorte Schwerpunktvorkommen dar (vgl. LfULG: Tabelle: Streng geschützte Tier- und Pflanzenarten (außer Vögel) in Sachsen, Version 2.0 (Bearbeitungsstand 12.05.2017), wenngleich die durch trockene Verhältnisse geprägten Habitate mit Gewöhnlicher Nachtkerze keine Vorzugslebensräume der Art darstellen. Bei den Ruderalflächen im Planungsraum handelt es sich um durchweg trockene Standorte. Auch die Verbreitungskarte des Nachtkerzenschwärmers spricht gegen ein Vorkommen der Art im Planungsraum **(s. Abbildung)**:



Auch im Abstimmungsprozess mit der unteren Naturschutzbehörde wurde die Notwendigkeit der Nachkartierung der Art verneint.

Typisch für die Art ist, dass lokale Vorkommen meist nur zeitlich begrenzt (auf ein oder wenige Jahre) vorhanden sind, ohne dass Gründe für das Verschwinden genannt werden können (Quelle: https://ffh-anhang4.bfn.de/arten-anhang-iv-ffh-richtlinie/schmetterlinge/nachtkerzenschwaermer-proserpinus-proserpina/lokale-population-gefaehr-

	dung.html). Der Nachtkerzenschwärmer ist sehr mobil und somit jederzeit in der Lage neue Lebensräume zu nutzen und neue Vorkommen zu gründen. Die für das Vorkommen der Art typischen Wirtspflanzen konnten im Gelände nicht festgestellt werden. Die Ruderalflächen werden dominiert von Gräsern, Stauden (Rainfarn, Goldroute, Greiskraut) sowie Brombeeraufwuchs. Trotz der geringen Habitateignung für den Nachtkerzenschwärmer wurde vorsorglich mit der Maßnahme V 6 kvM auf mögliche Einzelvorkommen reagiert (vgl. **S. 100 in „Tektur – Verifizierung / fachliche Untersetzung arten- und gebietsschutzrechtlicher Wirkungen" → Ordner 5 der Tekturplanungsunterlagen**).
7.6 Habitate im Schlosspark Es wird gerügt, dass etwaige Beeinträchtigungen der im benachbarten Schlosspark angesiedelten Vogel- und Fledermausarten nicht berücksichtigt worden seien.	**Zu 7.6:** Der Einwand ist unbegründet. Störungen von Arten mit Habitatstrukturen im Schlossgarten (wie etwa die Saatkrähe und der Star) wurden als möglicher Störungstatbestand berücksichtigt **(vgl. S. 65 und S. 74, in „Tektur – Verifizierung / fachliche Untersetzung arten- und gebietsschutzrechtlicher Wirkungen" → Ordner 5 der Tekturplanungsunterlagen)**.
7.7. Flussregenpfeifer Es wird behauptet, das Vorhaben führe zum Verlust der Reviere von zwei Brutpaaren des Flussregenpfeifers. Ein Ausweichen auf andere Reviere sei aufgrund der Seltenheit des Biotoptyps ausgeschlossen. Der Lebensraumverlust begründe daher einen Verstoß gegen § 44 BNatSchG.	**Zu 7.7:** Der Einwand ist unbegründet. Der Flussregenpfeifer bevorzugt zwar im Grundsatz Süßwasserbiotope. Brutplätze wurden in der Vergangenheit zumeist an Schotter-, Kies- und Sandufern bzw. -inseln an Flüssen (u.a. entlang der Elbe) gesichtet. Heute besiedelt der Flussregenpfeifer

	jedoch vielfach künstliche Erdaufschlüsse, wie Kies- und Sandgruben, Steinbrüche, Halden, Tagebaue, Stauseen, Klärbecken oder andere kahle Flächen. Bei den hier als Reviere des Flussregenpfeifers genannten 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 um typische Sekundärlebensräume der Art. Für den Vorhabenbereich liegen daher auch nur Sichtbeobachtungen vor. Eine Beschädigung der Fortpflanzungsstätte liegt zudem nur dann vor, wenn durch deren Verlust eine Verminderung des Fortpflanzungserfolges des betroffenen Individuums oder der betroffenen Individuengruppe wahrscheinlich ist (LANA & BMU 2009). Die artenschutzrechtliche Beurteilung erfolgt dabei artspezifisch und in Abhängigkeit vom jeweiligen Einzelfall, d.h. die betroffene Habitatstruktur und die Besonderheiten des jeweiligen Vorkommens werden in der Konfliktanalyse berücksichtigt. „Anthropogene" Biotopstrukturen des Flussregenpfeifers umfassen überwiegend Biotopstrukturen von meist kurzfristigem Charakter (GLUTZ VON BLOTZHEIM & BAUER (2001). Die im Jahr 2014 als potenzielle Bruthabitate eingestuften Bereiche südlich der Kastanienstraße werden durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen

	wird zudem sichergestellt, dass das Tötungsverbot vermieden wird. Da es sich zudem um keine von der Art regelmäßig genutzte anthropogene Biotopstruktur handelt, führt die Inanspruchnahme der Vorhabenflächen zu keiner Verminderung des Fortpflanzungserfolges der Art im räumlichen Zusammenhang.
7.8 Grüne und Asiatische Keiljungfer Es wird darauf hingewiesen, dass diese Arten gemäß Fachliteratur in Riesa an der Elbe vorkommen. Es sei daher davon auszugehen, dass die Arten im Umgriff der Hafeneinfahrt und in den Sedimentschwemmungen der Döllnitz im Hafenbecken vorhanden seien. Sie und ihre verschiedenen Entwicklungsformen würden durch die vorhabenbedingte Erhöhung des Schiffsverkehrs und durch vorhabenbedingte plötzliche Sedimentumschichtungen stark beeinträchtigt.	**Zu 7.8:** Der Einwand ist unbegründet. Zum Lebensraum der Asiatischen Keiljungfer gehören strömungsberuhigte Abschnitte und Zonen von Flüssen. In naturnahen Fließgewässern leben die Larven z.B. im Strömungsschatten eines vom Wasser verdrifteten Baumes. In stark von wasserbaulichen Maßnahmen geprägten Flüssen besiedelt die Art auch die Felder zwischen den quer zur Strömung ins Flussbett errichteten Dammbauwerken (Buhnen) (Quelle: https://ffh-anhang4.bfn.de/arten-anhang-iv-ffh-richtlinie/libellen/asiatische-keiljungfer-gomphus-flavipes.html). Solche Bedingungen liegen im Bereich des Hafenbeckens nicht vor. Charakteristische Lebensräume der Grünen Keiljungfer sind naturnahe Bäche und Flüsse mit sandig-kiesigem Substrat, mäßiger Fließgeschwindigkeit, geringer Wassertiefe und geringer Verschmutzung, die abschnittsweise durch Ufergehölze beschattet werden. Reproduktionsräume sind vor allem die Mittelläufe der Gewässer (Quelle: https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/natur/18412.htm). Auch solche Bedingungen finden sich nicht im Bereich des Hafenbeckens.

	Unabhängig der fehlenden Lebensraumeignung im Hafenbecken führt der nur geringfügige vorhabenbedingte Anstieg des Schiffsverkehrs auf max. zwei Schiffsbewegungen pro Tag zu keinen Beeinträchtigungen der Libellenfauna. Durch den Neubau des KV-Terminals werden zudem keine über das bestehende Maß hinausgehende Ausbaggerungen (Unterhaltungsmaßnahmen) innerhalb des Hafenbeckens notwendig. Ausbaggerungen sind wesentlich der Sedimentation durch die Döllnitz in das Hafenbecken geschuldet. Die Höhe der Sedimentverfrachtung ist dabei unabhängig von dem geplanten Vorhaben. Die Notwendigkeit auszubaggern, steht ursächlich nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben. Eine durch das Vorhaben bedingte Mobilisation von Schadstofffrachten lässt sich daher nicht ableiten. Die vorliegenden Erfahrungen der letzten 25 Jahre zeigen, dass im Zusammenhang mit der Unterhaltung des Hafenbeckens Ausbaggerungen ca. aller 10 Jahre erforderlich werden. Die letzten Ausbaggerungen innerhalb des Hafenbeckens Riesa wurden in Zusammenhang mit den Hochwasserschadensbeseitigungen nach den Hochwasserereignissen 2002 und 2013 realisiert.
8. Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten **8.1 Sedimentabtransport** Es wird behauptet, die FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ sei unvollständig. Es fehle eine Untersuchung der Wirkfaktoren Wellenschlag und Sedimentabtransport.	**Zu 8.1:** Der Einwand ist unbegründet. Schon die nur sehr geringfügige vorhabenbedingte Zunahme des Schiffsverkehrs auf maximal zwei Schiffsbewegungen pro Tag begründet keine erheblichen Beeinträchtigungen

	der FFH-Lebensraumtypen durch Wellenschlag oder Sedimentabtransport. Weitergehende Untersuchungen waren daher entbehrlich.
8.2 Biber und Fischotter Die FFH-Vorprüfung sei auch im Hinblick auf die Arten Biber und Fischotter unvollständig. Es fehle an einer Betrachtung der kumulativen Auswirkungen des Vorhabens mit den jüngsten Buhnenarbeiten an der Elbe und der Hafenausbauten zum Hochwasserschutz. Zudem sei die Kohärenzfunktion zwischen einzelnen Schutzgebieten nicht hinreichend berücksichtigt worden.	**Zu 8.2:** Der Einwand ist unbegründet. Zu den Anhang-II-Arten Biber und Fischotter wurde in der **FFH-Vorprüfung für das Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser"** festgestellt, dass diese Arten das Hafenbecken nur gelegentlich als Migrationskorridor zwischen Elbe und Döllnitz nutzen. Diese Migrationsvorgänge werden von der örtlichen Naturschutzbehörde jedoch als singuläre Ereignisse gewertet, die auch bei Umsetzung des Planvorhabens weiter möglich sind (vgl. (**FFH-Verträglichkeitsprüfung (Vorprüf.) DE 4644-302 .... → Kap. 4.2.1 Biber (S. 13 f.) bzw. Kap. 4.2.2 Fischotter (S. 14 f.)**). Auch gibt es anderweitige Migrationsmöglichkeiten. Überdies ist ausweislich der Managementpläne für die **FFH-Gebiete „Döllnitz und Mutzschener Wasser"** und **„Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg"** das Austauschgeschehen zwischen diesen FFH-Gebieten nicht populationsrelevant (vgl. **FFH-Verträglichkeitsprüfung (Vorprüf.) DE 4644-302 .... → Kap. 6. Fazit (S. 21, 5.Absatz)**). Nach den Ergebnissen der FFH-Vorprüfung ist eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke des FFH-Gebietes durch das Planvorhaben daher offensichtlich ausgeschlossen. Einer kumulativen Betrachtung der vorhabenbedingten Auswirkungen mit den jüngsten Buhnenarbeiten an der Elbe und der Hafenausbauten

	zum Hochwasserschutz bedarf es vorliegend nicht, da das Vorhaben selbst bereits keine Beeinträchtigungen der FFH-Schutzziele bewirkt.
8.3 Rot- und Schwarzmilan Es wird darauf hingewiesen, dass Vorkommen von Rot- und Schwarzmilan im Untersuchungsgebiet gesichtet worden seien. Entsprechende Ausführungen fehlten jedoch in der FFH-Vorprüfung.	**Zu 8.3:** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die erfolgte FFH-Vorprüfung ist nicht zu beanstanden. Rotmilan und der Schwarzmilan sowie der Flussuferläufer werden in der **„Vorprüfung für das SPA-Gebiet DE 4545-452 Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“** behandelt **(Ordner 3, Register 4, der Planfeststellungsunterlagen (Stand: Aug. 2015)**. Sowohl für den Rotmilan als auch den Schwarzmilan wurde zudem im **„Fachbeitrag Artenschutz“ (Ordner 5 der Planfeststellungsunterlagen)** analysiert, dass keine Brutnachweise für diese Art im Wirkraum des Vorhabens vorliegen. Für beide Vogelarten wurde zudem 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 sind. Eine tiefer gehende Analyse ist für diese Vogelarten im Rahmen der Vorprüfung nicht erforderlich. Gleichwohl wurde in der **„Tektur – Verifizierung / fachliche Untersetzung arten- und gebietsschutzrechtlicher Wirkungen“ (Ordner 5 der Tekturplanungsunterlagen)** herausgearbeitet, dass für den Rotmilan und für den Schwarzmilan Brutvorkommen bzw. essentielle

	Nahrungsflächen im Wirkbereich des geplanten KV-Terminal auszuschließen sind. Damit können auch Betroffenheiten des Rotmilans und des Schwarzmilans ausgeschlossen werden.
8.4 Flussuferläufer Es wird gerügt, dass für den Flussuferläufer Maßnahmen zur Vermeidung von Anlockungs- und Falleneffekten im Hafen festgelegt werden müssten.	**Zu 8.4:** Der Einwand ist unbegründet. Der Flussuferläufer wurde in der **„Vorprüfung für das SPA-Gebiet DE 4545-452 Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“** hinreichend behandelt (**Ordner 3, Register 4, der Planfeststellungsunterlagen (Stand: Aug. 2015).** Dabei wurde analysiert, dass ein Vorkommen dieser Art als Durchzügler und Nahrungsgast möglich sein könnte, jedoch als Brutvogel mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschließen ist. Die Festlegung von Maßnahmen zur Vermeidung von Anlockungs- und Falleneffekten des Flussuferläufers ist nicht erforderlich, 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 (**s. Kap. 4.2.4 → „Vorprüfung für das SPA-Gebiet DE 4545-452 Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“**).
8.5 Wachtelkönig Es wird behauptet, dass auch die Elbwiesen um Riesa zum Verbreitungsschwerpunkt des Wachtelkönigs gehörten. Für das Gebiet im Hafenumfeld würden zudem Nachweise für den Wachtelkönig vorliegen.	**Zu 8.5:** Der Einwand ist unbegründet. Im Ergebnis der Untersuchungen für den Wachtelkönig konnte in **Kap. 4.2.13** der **„Vorprüfung für das SPA-Gebiet DE 4545-452 Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“** ein

	Vorkommen dieser Art **im räumlichen Umfeld des Vorhabens** ausgeschlossen werden **(Ordner 3, Register 4, der Planfeststellungsunterlagen).** Der behauptete Nachweis ist der Vorhabenträgerin nicht bekannt. Weitergehende Untersuchungen sind angesichts der Ergebnisse der bisherigen Überprüfungen nicht erforderlich.
9. Wasserrahmenrichtlinie **9.1 Rechtlicher Maßstab** Es wird behauptet, im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie sei ein fehlerhafter rechtlicher Maßstab angesetzt worden.	**Zu 9.1:** Nach dem Urteil des EuGH vom 01.07.2015 zur Weservertiefung sind die Mitgliedsstaaten vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme dazu verpflichtet, die Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächenwasserkörpers durch ein Vorhaben zu verhindern. Die Beurteilung der Auswirkungen des Planvorhabens **(s. Kapitel 5 des Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie → Ordner 9, Register 6, der Tekturplanungsunterlagen)** fußen inhaltlich auf der Verpflichtung des „Beachtens". Die informelle Bezeichnung der „Berücksichtigung" im letzten Absatz der Seite 6 der Unterlage ist entsprechend anzupassen.
9.2 Verschlechterungsverbot Es wird gerügt, der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie berücksichtige nicht, dass durch die Beibehaltung des gegenwärtigen Zustands des Hafenbeckens und durch den Anstieg des vorhabenbezogenen Schiffsverkehrs negative Auswirkungen auf die ökologische Qualitätskomponente Fischfauna und damit auf den ökologischen Zustand der OWK Döllitz erfolgten. Es sei mit einer Abnahme der Sauerstoffkonzentration und mit einer Erhöhung der Schallimmissionen im Wasser zu rechnen.	**Zu 9.2:** Nach dem Urteil des EuGH vom 01.07.2015 zur Weservertiefung stellt jede Verschlechterung einer Qualitätskomponente der niedrigsten Klasse nach Anhang V der Richtlinie 2000/60 eine „Verschlechterung des Zustands" eines Oberflächenwasserkörpers im Sinne von Art 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i dar. Diese Regelung trifft für die ökologische Qualitätskomponente der Fischfauna zu, da diese aktuell mit 5 („schlecht") eingestuft ist. Die vorhabenbedingte Zunahme des

	Schiffsverkehrs auf maximal zwei Schiffsbewegungen pro Tag führt jedoch nicht zu einer weiteren Verschlechterung dieser Qualitätskomponente. Es ist weder mit einer erheblichen Abnahme der Sauerstoffkonzentration im Hafenbecken noch mit einer erheblichen Zunahme der Schallemissionen durch Schiffsverkehr zu rechnen. Die mit dem Betrieb des KV-Terminals einhergehende geringe Erhöhung des Schiffsverkehrs ist auch nicht dazu geeignet, die Eigenschaft des Hafenbeckens 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 Vorhabens kann nicht abgeleitet werden. Eine Gefährdung der Durchwanderbarkeit würde sich ausschließlich aus baulichen Veränderungen der Fischaufstiegsanlage am unmittelbaren Eintritt der Döllnitz in das Hafenbecken ergeben, welche jedoch mit dem hier in Rede stehenden Vorhaben nicht verbunden sind.
Es wird gerügt, eine negative Einwirkung auf die Qualitätskomponente Fischfauna folge aus der vorhabenbedingten Einleitung von mit Schadstoffen belasteten Niederschlagswassers. Das Reinigungspotenzial des vorgesehenen Lamellenfilters sei in diesem Zusammenhang unklar.	Der Einwand ist unbegründet. Eine negative Beeinträchtigung der Fischfauna durch die Einleitung von belastetem Niederschlagswasser wird durch die Maßnahmen *V 3 - Reinigung von anfallendem Oberflächenwasser vor Einleitung in den OWK Döllnitz-3 bzw. das Hafenbecken* und *V 4 - Verzicht auf den Einsatz von Tausalz* vermieden **(Ordner 9, Register 6, der Tekturplanungsunterlagen → S. 27, Tab. 9).**

	Das Reinigungspotenzial des Lamellenklärers wurde über die Hydraulischen Nachweise **(Ordner 9, Register 5, der Tekturplanungsunterlagen)** erläutert. So werden alle nichtlöslichen Stoffe (u. a. Leichtflüssigkeiten wie Öl und Benzin) durch den Lamellenklärer zurückgehalten. Durch den Verzicht auf Tausalzeinsatz können negative Wirkungen auf die Fischfauna vermieden werden **(V 4)**.
Es wird gerügt, dass der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie etwaige negative Einwirkungen des Vorhabens auf den chemischen Zustand des OWK Döllnitz nicht berücksichtigt. Konkret begründe die fortlaufende Unterhaltung des Hafenbeckens die Mobilisation von Schadstofffrachten.	Der Einwand ist unbegründet. Mit dem vorgesehenen Neubau des KV-Terminals sind innerhalb des Hafenbeckens keine über das bestehende Maß hinausgehenden Unterhaltungsmaßnahmen (Ausbaggerungen) notwendig. Ausbaggerungsmaßnahmen sind daher auch nicht Gegenstand des beantragten Planfeststellungsbeschlusses. Die regelmäßig erfolgenden Unterhaltungsmaßnahmen sind wesentlich der Sedimentation durch die Döllnitz in das Hafenbecken geschuldet. Die Höhe der Sedimentverfrachtung ist dabei unabhängig von dem geplanten Vorhaben. Eine durch das Vorhaben bedingte Mobilisation von Schadstofffrachten lässt sich daraus nicht ableiten. 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.

Anlage 5: BUND Landesverband Sachsen e.V.

Es wird gerügt, in Bezug auf den OWK Elbe fehlten eine Auswirkungsprognose zur Aufrechterhaltung der Güterschifffahrt und die dafür notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen.	Dieser Einwand ist unbegründet. Etwaige Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Schifffahrt im OWK Elbe-2 sind nicht Gegenstand des beantragten Vorhabens.
Es wird gerügt, dass der Fachbeitrag eine Prognose zu den vorhabenbedingten Beeinträchtigungen des Makrozoobenthos vermissen lasse.	Der Einwand ist unzutreffend. Die in **Tabelle 10** des **Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie** angestellte Auswirkungsprognose beinhaltet auch die biologische Qualitätskomponente Makrozoobenthos. Potenzielle negative Auswirkungen auf das im Hafenbecken Riesa vorkommende Makrozoobenthos werden durch die Maßnahmen V 1, V 3, V 4, V 5, V 6 und V 7 vermieden.
Es wird behauptet, die Auswirkungsprognose auf den chemischen und mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers sei fehlerhaft. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate sei eine kumulative Betrachtung aller Versiegelungsmaßnahmen anzustellen.	Der Einwand ist unbegründet. Eine Beeinträchtigung des chemischen Zustandes des Grundwasserkörpers durch den Aushub von Bodenmaterial auf Altlastenverdachtsflächen wird durch entsprechende Maßnahmen vermieden. Entsprechend dem Abbruch- und Entsorgungskonzept (MUS 2014, s. **Ordner 6, Register 1, der Planfeststellungsunterlagen**) sind verunreinigte, kontaminierte Bodenschichten, die im Zuge von Bodenabtragsarbeiten freigelegt werden, zu separieren und fachgerecht zu entsorgen bzw. zu verwerten. Eine vorhabenbedingte Gefährdung des Grundwasserkörpers ist daher ausgeschlossen. Vielmehr werden durch die Versiegelung der vorbelasteten Flächen ein mögliches Auswaschen wasserlöslicher Schadstoffe durch versickerndes Niederschlagswasser und der Transport in unbelastete Bereiche des GWK „Döllnitz-Dahle“ vermieden bzw. verringert (BIB 2014, **Ordner 6, Register 2**).

	Bei den zu versiegelnden Böden handelt es sich zudem um 1 bis 4 m mächtige hochverdichtete Böden aus anthropogenen Auffüllungen, die keine bzw. nur eine sehr stark eingeschränkte Versickerungsfähigkeit aufweisen. Diese Flächen sind somit bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt ohne Bedeutung für die Grundwasserneubildung. Die Versiegelungen werden zudem durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Dazu gehören auch Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich außerhalb des Untersuchungsgebietes im Bereich des ehemaligen Muskatorgleises, die ebenfalls eine Erhöhung von Infiltrationsfläche bewirken. Eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands des Grundwasserkörpers „Döllnitz-Dahle“ kann daher ebenfalls ausgeschlossen werden. Da mit dem Vorhaben keine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes einhergeht, spielen kumulierende Wirkungen aller Versiegelungsmaßnahmen auf der Fläche des Grundwasserkörpers „Döllnitz-Dahle“ keine Rolle. Zudem verlangt nach der Rechtsprechung 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 im Genehmigungsverfahren auch weder eine Notwendigkeit noch könnte dieses Sachproblem auf der Zulassungsebene angemessen bewältigt werden.“*

	(BVerwG, Urteil vom 09.02.2017 – 7 A 2/15 u.a., BVerwGE 158, 1, Rn. 594).
9.3 Verbesserungsgebot Es wird gerügt, die Ausführungen des Fachbeitrags seien im Hinblick auf das Verbesserungsgebot unzutreffend. Das Vorhaben widerspreche für den OWK Döllnitz-3 den Maßnahmen zur Habitatverbesserung bzw. zur Optimierung der Gewässerunterhaltung, da durch den Neubau von Spundwänden und Kaimauern mit einem vollständigen Verlust des Uferbereichs zu rechnen sei.	**Zu 9.3:** Der Einwand ist unbegründet. Die für den OWK Döllnitz-3 geplanten Maßnahmen des 2. Bewertungszeitraumes (m70 - Maßnahmen zur Habitatverbesserung durch Initiieren/Zulassen einer eigendynamischen Gewässerentwicklung; m73 - Maßnahmen zur Habitatverbesserung im Uferbereich; m79 - Maßnahmen zur Anpassung/Optimierung der Gewässerunterhaltung) werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Das Vorhaben umfasst nicht den (Neu-)Bau von Spundwänden oder Kaimauern.
Zudem bedinge das Vorhaben Unterhaltungsmaßnahmen (wie Baggerungen wegen Sedimentfalle im Hafenbecken), die einer Zielerreichung für den OWK Döllnitz entgegenstünden.	Dies ist unzutreffend. Der natürliche Sedimenttransport der Döllnitz in das Hafenbecken steht in keinem Zusammenhang mit dem hier beantragten Vorhaben. Insbesondere die nur geringfügige vorhabenbedingte Erhöhung des Schiffsverkehrs innerhalb des Hafenbeckens hat keine messbaren Auswirkungen auf die Sedimentablagerungen im Hafenbecken. Es sind daher auch keine vorhabenbedingt vermehrten Sedimentausbaggerungen notwendig.
Es wird gerügt, das Vorhaben widerspreche den für den OWK Elbe-2 vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung zur Erreichung eines guten ökologischen und guten chemischen Zustands. Dies gelte insbesondere für die	Dieser Einwand ist unbegründet. Die in den Bewirtschaftungszielen für den OWK Elbe-2 genannten Maßnahmen zur Verbesserung des Geschiebehaushalts und dem Zulassen der eigendynamischen Ent-

Anlage 5: BUND Landesverband Sachsen e.V.

zur Aufrechterhaltung der Güterschifffahrt auf der Elbe notwendigen Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen.	wicklung werden durch das Vorhaben nicht berührt. Insbesondere umfasst das Vorhaben keine Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an der Elbe.
10. Hochwasserschutz und Retentionsraumausgleich Es wird gerügt, dass das Gutachten der TH Nürnberg ein gleichzeitiges Hochwasserereignis der Elbe und der Döllnitz nicht simuliert werde. Aus diesem Grund sei das Gutachten nur eingeschränkt aussagekräftig.	**Zu 10.:** 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 erfolgt. Der Wellenscheitel der Elbe tritt deshalb deutlich später als in der Döllnitz auf. Grundsätzlich befindet sich das Vorhaben zum Neubau des KV-Terminals am Hafen Riesa nur im Überschwemmungsgebiet der Elbe, nicht dem der Döllnitz. Die Döllnitz mündet oberhalb des Vorhabensgebietes in das Hafenbecken ein. Eine Beeinträchtigung des Retentionsraumes der Döllnitz findet somit nicht statt. Bei der 2D-HN-Modellierung zum Nachweis der Vorhabensauswirkungen wurde bewusst auf einen Zufluss der Döllnitz verzichtet. Einerseits ist der in der Döllnitz auftretende Abfluss gegenüber einem HQ(100)-Abfluss der Elbe von 4.295 m³/s vernachlässigbar gering. Andererseits ist aufgrund der Vorhabenslage deutlich unterhalb der Döllnitzmündung mit keiner Beeinflussung der Strömungsausbildung in der Döllnitz zu rechnen.
Es wird darauf hingewiesen, dass die vorgesehene Geländeanhebung des Vorhabenbereichs im Hochwasserfall die Wasserstanderhöhung an anderer Stelle erhöhe, womit die Probleme und Gefahren durch Hochwasserereignisse für Anlieger verschärft würden. Es sei zudem nicht ausgeschlossen,	Der Einwand ist unbegründet. Das Risiko der Beeinträchtigungen bzw. der Schädigung des KV-Terminals hat die Vorhabenträgerin zu tragen. Es steht zudem einer Vorhabenrealisierung nicht entgegen.

dass es im Hochwasserfall zu Beeinträchtigungen und Schädigungen des KV-Terminals komme. Dieses Risiko könnte vermieden werden, wenn ein Terminal für Bahn/LKW an einer anderen Stelle errichtet werden würde.	Die Vorhabenträgerin hat zudem die vorhabenbedingten Auswirkungen, insbesondere die Auswirkungen der Geländeanhebung im Hochwasserfall umfassend ermittelt. Sie hat hinsichtlich der Hochwassergefahren überdies einen Hochwassermaßnahmenplan aufgestellt. Dieser umfasst u.a. Maßnahmen zu den Aspekten der Flächenvorsorge, Bauvorsorge, Verhaltensvorsorge und Risikovorsorge (vgl. **Ordner 4, Register 2, der Tekturplanungsunterlagen**). Negative erhebliche Beeinträchtigungen auf die Überschwemmungssituation sind nach den Ergebnissen der eingeholten Gutachten nicht zu erwarten. Vielmehr wird die Überschwemmungssituation auf den Vorhabenflächen durch das Planvorhaben sogar verbessert. Maßgeblich hierfür ist u. a. die geplante Anhebung des Geländes im Bereich der Kaianlage. Darüber hinaus trägt die Vorhabenträgerin den Hochwasserrisiken durch angepasste Bauweisen Rechnung. Als Beispiel sei die aufgeständerte Errichtung der Mittelspannungsanlage zur Versorgung der Containervollportalkräne genannt (vgl. **Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen „Tektur: Erläuterungsbericht" → Kap. 6.3.2.2**).
Das Vorhaben führe überdies zu erheblichen Retentionsraumverlust, der auszugleichen ist, jedoch nicht geplant sei. Eine planfeststellungsfähige Planung sowie ein Nachweis der Flächenverfügbarkeit zum Retentionsraumausgleich ließen sich den Planunterlagen nicht entnehmen. Daher bestünden an einem umfang-, funktions- und zeitgleich erfolgenden Ausgleich erhebliche Zweifel.	Von den in **„Tektur – Hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen im Untersuchungsgebiet" (Ordner 4, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen → Tabelle 5.1, Seite 16)** untersuchten Varianten zum Retentionsraumausgleich bevorzugt die Vorhabenträgerin die Realisie-

	rung der Variante 2a. Die für diese Variante 2a zum Rückbau vorgesehenen Gleisanlagen befinden sich auf Flurstücken (Flurstücke 166/1, 166/3 und 166/16), die im Eigentum der Vorhabenträgerin stehen **(Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen (Mai 2015) → Erläuterungsbericht → Anhang 2 „Grundbuchauszüge" dort Blatt 1975 (166/1), Blatt 8257 (166/3) u. Blatt 2365 (166/16) in der Gemarkung Riesa/Gröba)**. Der in Variante 1 „Rückbau Gebäude Fritzsche" beim Rückbau der beiden Hallen gewinnbare Retentionsraum von 1.730 m³ könnte zusätzlich realisiert werden, wenn bei der Umsetzung von Variante 2a kein vollständiger Retentionsraumausgleich möglich sein sollte. Das Grundstück und die beiden Hallen befinden sich gleichfalls im Besitz der Vorhabenträgerin. Die Flächenverfügbarkeit ist mithin gegeben. Geeignetheit und Umfang der vorgesehenen Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich sind gegenüber der Vorhabenträgerin durch die zuständigen Behörden bestätigt worden. Die Zweifel an einem umfangs-, funktions- und zeitgleich erfolgenden Retentionsraumausgleich sind unbegründet. Die Vorhabenträgerin erklärt diesen entsprechend zu realisieren. Die Detailplanungen und die Zeithorizonte zur Umsetzung der Retentionsraumausgleichsmaßnahmen werden im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt, was verbindlich im Planfeststellungsbeschluss geregelt werden kann.

Anlage 8

Erwiderungen der Vorhabenträgerin, der SBO GmbH, zu den Einwendungen der „Einwendergemeinschaft - Vertreter Herr Jan Niederleig“ vom 26.09.2018

Bearbeiter: REDEKER SELLNER DAHS Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB Berlin,

Wagener & Herbst Management Consultings GmbH Potsdam,

brenner BERNARD ingenieure GmbH Dresden, SBO GmbH

Dresden, 08.02.2019

Heiko Loroff
Geschäftsführer, SBO GmbH

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
Geschäftsführung
Magdeburger Str. 58, 01067 Dresden
Tel.: 0351 / 4982201 · Fax: 0351 / 4982202

Anlage 8: Einwendergemeinschaft – Vertreter Herr Jan Niederleig

Erhobene Einwendungen gegen das Vorhaben **Einwender: Einwendergemeinschaft – Vertreter Herr Jan Niederleig** **vom 26.09.2018**	**Stellungnahme der Vorhabenträgerin** **(Stand: 08.02.2019)**
PLANCO-Gutachten Es wird behauptet, dass das sog. PLANCO-Gutachten die berechtigten Einwendungen gegen die Planrechtfertigung bestätigen würde: *„Die aktuelle infrastrukturelle Erreichbarkeit des Hafens Riesa ist hinsichtlich der Wasserstraßen- und Straßenanbindung nicht ideal. Wasserseitig sind vor allem die Schifffahrtsverhältnisse auf der Elbe ein Engpass, straßenseitig sind es die großen Entfernungen zum Autobahnnetz und die Notwendigkeit der Durchquerung von Wohngebieten, die zu Problemen führen."*	Dies ist nicht zutreffend. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben. Der Bau eines neuen 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 Ziff. Z 3.6.2 und 3.6.3 des Landesentwicklungsplans. Die Details der Umschlagsprognose für die Binnenschifffahrt stellen die Planrechtfertigung grundsätzlich nicht in Frage. Der Endbericht des durch das BMVBS in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (Stand Januar 2013) bestätigt diese Bedeutung des Hafens Riesa. Darin wird für den Standort Riesa ein deutlicher Anstieg sowohl des konventionellen Verkehrs als auch des Containerverkehrs prognostiziert (vgl. hierzu **S. 14 f. des Erläuterungsberichtes → Ordner 1: 1.Tektur der Planunterlagen**). Hinsichtlich des in Riesa dominierenden Containerverkehrs sind ggf. auftretende wasserseitige Engpässe aufgrund der Schifffahrtsverhältnisse der Elbe gemäß dem PLANCO-Gutachten wenig relevant (vgl. S. 132 des zitierten Endberichtes).

Anlage 8: Einwendergemeinschaft – Vertreter Herr Jan Niederleig

Lärmprognose Es wird gerügt, die Lärmprognose sei in wesentlichen Teilen nicht nachvollziehbar und würde nicht den Vorgaben der TA Lärm entsprechen. Die tatsächlich vom Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen sowie die zugrunde gelegten Vorbelastungen würden erheblich unterschätzt. Für den ungünstigsten Betriebszustand am Tage sowie in der lautesten Stunde nachts wird befürchtet, dass die tatsächlich zu erwartenden Lärmgesamtbelastungen erheblich höher als prognostiziert sein werden. Teilweise würden diese über den jeweiligen anzuwendenden Richtwerten der TA Lärm liegen. Damit sei das Vorhaben im Hinblick auf die Lärmbelastungen nicht genehmigungsfähig.	Der Einwand ist unbegründet. Die gegen den schalltechnischen Erläuterungsbericht erhobenen Einwände sind insgesamt sehr pauschal gehalten. Insbesondere fehlt es durchgängig an Konkretisierungen dazu, welche „wesentlichen Teile" der Schallimmissionsprognose nicht nachvollziehbar seien oder welche Vorgaben der TA Lärm konkret verkannt worden sein sollen. Aus diesen Gründen ist eine konkretere Stellungnahme zu den Einwendungen nicht möglich. Die dem schalltechnischen Erläuterungsbericht zugrunde liegenden Beurteilungsgrundlagen, die methodische Vorgehensweise, die Ermittlung der Vorbelastungen, die prognostizierten Schallimmissionswerte sowie die der Prognose zugrunde liegenden Nutzungsansätze werden ausführlich in **Kap. 3 „Ermittlung und Beurteilungsgrundlagen der Gewerbelärmimmissionen gem. TA Lärm"** des Erläuterungsberichtes beschrieben (sh. **S. 7 bis 17, Kap. 3.1 bis 3.5 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen → Tektur – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen" (TBL Dresden GbR, Bericht 024/14 vom 04.11.2014) unter Berücksichtigung der Einwendungen und Fragen aus den EÖT vom 27.09.2016**). Etwaige allgemein gehaltene Befürchtungen dazu, dass die bei Vorhabenrealisierung tatsächlich anfallenden Gesamtbelastungen durch Schallimmissionen die prognostisch ermittelten Werte übersteigen könnten, sind daher nicht nachvollziehbar. Die ausführlich in

	Kap. 5 „Ergebnisse der Immissionsberechnung und Beurteilung“ des Erläuterungsberichts dargelegten Ergebnisse zeigen, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm unter Berücksichtigung der vielseitigen und umfangreichen Lärmminderungsmaßnahmen sowohl am Tage als auch nachts eingehalten werden (siehe hierzu **S. 19 bis 25 mit den dazugehörigen Anlagen 1, 2.3, 6.1, 6.2, 7 u. 9 bis 13 → Kap. 5.1 bis 5.4 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen**).
Drei-Schicht-Betrieb u. Betrieb am Wochenende Der geplante Drei-Schicht-Betrieb sowie der Betrieb am Wochenende im Hafen wird abgelehnt.	Die mit dem 3-Schicht-Betrieb sowie mit dem Betrieb am Wochenende zusammenhängenden Beeinträchtigungen der benachbarten Nutzungen – insbesondere durch Schall- und Lichtimmissionen in den Abendstunden und der Nachtzeit – überschreiten die insoweit maßgeblichen Immissionswerte nicht bzw. können durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen so reduziert werden, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen. Aus diesem Grund ist der nach dem Betriebskonzept des Vorhabens vorgesehene eingeschränkte 3-Schicht-Betrieb zulässig, welcher auch die Wochenenden einschließt.
Pflegeeinrichtung (IO 01, Kirchstraße 46) Es wird behauptet, dass der zulässige Lärmimmissionswert am Immissionsortes IO 01, Kirchstraße 46, bereits in der Prognose überschritten werde. Dort befinde sich eine Pflegeeinrichtung. Die Richtwerte für Pflegeeinrichtungen seien nicht beachtet worden. Die ermittelten Gesamtbelastungen würden weit über denen der tatsächlich vorliegenden Wohnnutzung tags bei 55 dB(A) und nachts bei 40 dB(A) liegen.	Dieser Einwand ist unbegründet. Für den Immissionsort IO 1 (Kirchstraße 46, Pflegeeinrichtung advita) sind die Richtwerte der TA Lärm entsprechend der tatsächlichen Nutzungsstruktur dieses Gebietes maßgebend. Daher wird dieser Immissionsort IO 1 (Kirchstraße 46, Pflegeeinrichtung advita) sowohl in dem **„Schalltechnischen Gutachten“** der TBL Dresden GbR vom 04.11.2014 als auch in der von der PEUTZ Consult GmbH Düsseldorf erstellten **„Tektur – Überarbeitung der**

	Ansätze ...“ (Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen) einem Mischgebiet zugeordnet. Dies ist zutreffend und entspricht der genehmigten Bestandsnutzung. Zwar ist es zutreffend, dass den Begriffen „Krankenhäuser“ und „Pflegeanstalten“ in Nr. 6.1 Satz 1 lit. f) der TA Lärm abweichend von den übrigen in Nr. 6.1 der TA Lärm genannten Gebietstypen eine objektbezogene Betrachtung der Schutzbedürftigkeit zugrunde liegt. Hinsichtlich dieser beiden Nutzungsarten ist Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm als Sonderregelung zu verstehen, die abweicht von der in den übrigen Fällen vorgenommenen gebietsbezogenen Betrachtung. Gleichwohl ist in der obergerichtlichen Rechtsprechung und auch in der Literatur anerkannt, dass der Begriff der „Pflegeanstalt“ einschränkend auszulegen ist. Hiernach kann die in Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm zum Ausdruck kommende besondere Schutzbedürftigkeit Krankenhäusern und Pflegeanstalten nur dann zugebilligt werden, 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 durch die auf dem Grundstück Kirchstraße 46 in Riesa vorhandene Nutzung nicht erfüllt. Diese Auffassung hat auch die Große Kreisstadt Riesa unter Bezugnahme auf die maßgebliche Baugenehmigung bestätigt. Bei der am IO

	1 vorhandenen Bestandsnutzung handelt es sich danach um ein Wohngebäude und nicht um ein Altenpflegeheim, sodass eine Einstufung des IO 1 in die Kategorie der Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm durch die Stadt nicht nachvollzogen werden kann. Soweit eingewandt wird, dass die Fläche des IO 1 im Entwurf des Flächennutzungsplans der Großen Kreisstadt Riesa nicht mehr in den Mischgebietsbereich einbezogen sei, ist dies bereits unzutreffend. Gemäß dem Entwurf zur 2. Offenlage des Flächennutzungsplanes mit Stand September 2017 befindet sich der IO 1 weiterhin in einem Mischgebiet. Diese Gebietseinstufung entspricht auch den tatsächlich vorhandenen Nutzungsverhältnissen (s. vorstehend). Das nördlich des Hafenbeckens gelegene Gebiet, in dem sich die Immissionsorte IO 1 bis IO 4 befinden, ist als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO einzustufen. Gemäß dem allgemeinen Gebietscharakter dienen Mischgebiete dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören (§ 6 Abs. 1 BauNVO). In dem betreffenden Gebiet östlich der Strehlaer Straße und nördlich des Hafenbeckens sind sowohl Wohnnutzungen als auch Gewerbebetriebe vorhanden. Zu den Gewerbebetrieben zählen etwa das Fensterbauunternehmen „Krauspe & Söhne“ (Kirchstraße 21) sowie die Auto- und Quad-Vermietung Andreas Krauspe (Kirchstraße 21).

	Einer Einordnung des Gebietes als allgemeines Wohngebiet steht zudem die im Nordosten des Gebietes gelegene Kläranlage des Zweckverbandes Abwasserbeseitigung Oberes Elbtal Riesa entgegen. Selbst wenn man das Gebiet nördlich des Hafenbeckens als ein allgemeines Wohngebiet einstufte, müssten aufgrund der vorhandenen Gemengelagesituation i. S. von Ziffer 6.7 der TA Lärm die Immissionsrichtwerte eines Mischgebietes angesetzt werden. Eine Gemengelage ist gegeben, wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen. Vorliegend grenzt das zu betrachtende Gebiet im Westen an das nördliche Hafengelände, auf dem das bereits vorhandene Containerumschlagterminal betrieben wird. Im Nordosten des Gebietes befindet sich die bereits benannte Kläranlage. Südlich des Hafenbeckens grenzt das Gebiet an die Vorhabenfläche, die auch in der Vergangenheit gewerblich genutzt worden ist. Im Südosten liegen Düngemittelsilos der Beiselen GmbH einschließlich der vorhandenen Schiffsanlegestelle und der Bahnanbindung für den Zu- und Abtransport der Düngemittel.
Dauerlärmpegel an den Immissionsorten Es wird behauptet, dass der Dauerlärmpegel an allen Immissionsorten um ein Vielfaches steigt.	Dieser Einwand ist unzutreffend. Zu der Tabelle 1 auf S. 2 der Stellungnahme wird als Quellenangabe „Peutz Consult 07.02.2018 Tabelle 5.1“ angegeben. Diese Quellenangabe ist unzutreffend. Insbesondere die in den beiden letzten Spalten der Tabelle 1 angegebenen Werte für alle Immissionsorte und die Angaben im „Spaltenkopf“ entsprechen

	nicht den in der von der PEUTZ Consult GmbH Düsseldorf erstellten **„Tektur – Überarbeitung der Ansätze ...“ (s. u. vgl. Tabelle 5.1, S. 20 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen).** 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 durch KV-Terminal) sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum eingehalten werden.
Hinreichende Prüfung von Standortalternativen Es wird gerügt, dass eine rechtliche Widersprüchlichkeit vorliege, da die Planfeststellung die Gesamtheit aller Maßnahmen darstellen müsse und nur in der Gesamtheit eine Planfeststellung erfolgen könne. Damit wäre keine Planfeststellung für angeblich drei „verschiedene“ geprüfte Varianten mehr gegeben. Die Entscheidung für Variante 3 hätte schon vor Planungsbeginn festgestanden. Die baulich in den Jahren 2014 und 2015 durchgeführten und dem Vorhaben zuzurechnenden Maßnahmen „Errichtung einer 540m langen Stahlspundwand an der Kaimauer", Errichtung des Containerverkehrsabfertigungsgebäudes, Errichtung der Containerservicehalle, Neubau einer Containerstellfläche, Bau der südlichen Hafenerschließungsstraße, Errichtung des Fernwärmeanschlusses sowie die Umverlegung der Trafostation seien nicht in das Planfeststellungsverfahren einbezogen worden.	Der Einwand ist unbegründet. Die vorgenommene Alternativenprüfung ist nicht zu beanstanden. Als alternative Planungsvarianten wurden der Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite des Hafens sowie die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite im Bereich „Neuer Hafen” untersucht. Die Prüfung umfasste sowohl die Standortmindestanforderungen (geforderte Umschlagskapazität von mindestens 100.000 TEU/Jahr; 3-Schichtbetrieb; Trimodalität) als auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens an den jeweiligen Standorten (vgl. **Kap. 3 „Vergleich der Planungsvarianten“ → Tektur Erläuterungsbericht (S. 17-22), Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen**). Bei dem Planvorhaben handelt es sich nicht um einen Gewässerausbau i. S. von § 68 WHG, für den ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich sein könnte. Denn das Vorhaben betrifft nicht

	die Umgestaltung des Hafenbeckens einschließlich der Ufer Gegenstand des hiesigen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist vielmehr die Errichtung und der Betrieb eines trimodalen Containerterminals im Hafen Riesa. Dieses umfasst zur Bedienung der Transportmittel zwei schienengebundene Portalkräne, unterhalb derer sich sowohl Schiffsanlegestellen als auch Gleise, eine Be- und Entladespur für LKW sowie Containerstellflächen befinden. Zur Ver- und Entsorgung des Terminals sind Trink- und Löschwasserleitungen, Leitungen für die Stromversorgung sowie Regen- und Schmutzwasserkanäle vorgesehen. Zum Gegenstand des Planvorhabens gehören zudem u. a. ein Löschwasserpumpwerk im Hafenbecken, die Umzäunung des Terminalbereichs östlich der Hafenbrücke, die Herstellung des Zufahrtsbereichs einschließlich einer asphaltierten Fläche für LKW-Stellplätze westlich der Hafenbrücke sowie die Errichtung eines Gategebäudes **(Planteil → Ordner 2 der Tekturplanungsunterlagen → Tektur Übersichtslageplan resp. Tektur Lagepläne 1 bis 4 „Zeichnungs-Nr.: 2.3-1 bzw. 2.5.1-1 bis 2.5.4-1).** Die in der Stellungnahme der Einwendergemeinschaft bereits im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Maßnahmen sind nicht Teil des zur Planfeststellung beantragten Planvorhabens. Für diese Vorhaben sind in den Jahren 2014 und 2015 bereits bestandskräftige Genehmigungen erteilt worden (Umbau und Erweiterung des vorhandenen Sozialgebäudes: Baugenehmigung Nr. BA/0038/2014,

	Neubau einer Funktionshalle mit Verkehrsanlagen für den Containerservicebereich einschließlich Löschwasserbecken, Stellplätzen und Aufstellplätzen für Container: Baugenehmigung Nr. BA/0035/2014, Errichtung eines Trafogebäudes: Baugenehmigung Nr. BA/0083/2014). Sie können und müssen daher nicht nochmals genehmigt oder planfestgestellt werden. An der Eigenständigkeit dieser Nutzungen kann angesichts des bereits erfolgenden Betriebs kein Zweifel bestehen.
Fördermittel u. Bedarf für ein trimodales KV-Terminal Es wird eingewandt, dass der Fördermitteleinsatz gestoppt werden sollte. Eine Trimodalität wäre bei verschwindend geringem Schiffsverkehr auf der Elbe kaum gegeben. Ein Hafen, der kaum noch Güter über das Wasser/die Elbe umschlage und dazu noch mitten im Wohngebiet liege, solle nicht ausgebaut werden.	Der Einwand ist unbegründet. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben (vgl. hierzu bereits vorstehend zum PLANCO-Gutachten). Vorliegend handelt es sich um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist daher der prognostizierte Güterbahnverkehr. Für diesen geht aus der **„Tektur: Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren“** hervor, dass die Auslastungsgrenze der bahnseitigen Umschlagskapazität bereits seit dem Jahr 2010 erreicht ist (vgl. **Kap. 1 Hafen Riesa - Historie, Lage, Standort und Ausgangssituation → Tektur: Erläuterungsbericht (S. 13, vorletzter Absatz) → Ordner 1: 1.Tektur der Planunterlagen**). Für den prognostizierten Anstieg des bahnseitigen Containerumschlags bietet das derzeit bestehende Terminalgelände nicht die erforderlichen Kapazitäten. U. a. auch davon ausgehend hat

	die Vorhabenträgerin am 30.09.2011 einen Förderantrag zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa – Alter Hafen“ gemäß „Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ bei der dafür zuständigen Institution eingereicht. Dieser wurde bewilligt. Der Gesamtcharakter des Vorhabens als trimodaler Güterumschlagplatz im Hafen Riesa ist gegeben (siehe hierzu **„Tektur: Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren“ → Anhang 21 „Umschlagprognose“, Anhang 22 „Vorhabenspräsentation Erörterungstermine, z. B. Seite 12“ u. PLANCO-Gutachten**). Hierzu wird im Übrigen auf die vorstehenden Ausführungen zu **„PLANCO-Gutachten“** und **„Hinreichende Prüfung von Standortalternativen“** verweisen.
Elbeschiffbarkeit Es wird gerügt, dass zu den Problemen, welche der Ausbau verursache, die Nicht-Schiffbarkeit der Elbe komme.	Diese Einwendung ist unbegründet. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben (vgl. hierzu bereits vorstehend zum PLANCO-Gutachten). Die Binnenschifffahrt nimmt eine wichtige Ergänzungsfunktion zur Bahn im Vor- und Nachlauf zu den Seehäfen wahr. Umgekehrt kann die Bahn als „Binnenschiffsersatzverkehr“ 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 Riesa. Wo es möglich ist, soll wegen ihrer wirtschaftlichen Vorteile

	die Binnenschifffahrt genutzt werden, wo nicht, die Bahn. Insofern bietet dieses Zusammenspiel der beiden Verkehrsträger Bahn und Schiff für jeden Verlader auch eine höchstmögliche Zuverlässigkeit bei optimaler Nutzung der jeweiligen Vorteile der Verkehrsträger.
Alternativplanung an anderer Stelle Es wird gerügt, dass eine Alternativplanung an anderer Stelle fehle. Der Verkehr würde ausschließlich zu über 90% als Bahn und LKW durchgeführt werden. Das Terminal wäre nicht auf den Hafen angewiesen.	Der Einwand ist unbegründet. Die vorgenommene Alternativenprüfung ist nicht zu beanstanden (s. hierzu bereits vorstehend). Die Prüfung von den in der Stellungnahme der „Einwendergemeinschaft – Vertreter Herr Jan Niederleig" angesprochenen Alternativstandorten für den Bahn- und LKW-Umschlag ist nicht erforderlich. Diese entspricht nicht der von der Vorhabenträgerin bezweckten Errichtung eines trimodalen Containerumschlagsterminals. Als ein insofern anderes Projekt stellt es keine zu prüfende Alternative dar. Dies ist grundsätzlich von den Standortmindestanforderungen bzw. Trassierungsparametern abhängig, die für das Vorhaben maßgeblich sind. Vorliegend geht es dem Vorhabenträger um die Errichtung eines trimodalen Umschlagsterminals. Ein derartiges Terminal, das neben dem Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert, kann an von der Einwendergemeinschaft angeregten Alternativstandorten nicht verwirklicht werden.
Hochwasser, Überschwemmungsgebiet Es wird eingewandt, dass der Hafen direkt im Überschwemmungsgebiet von Döllnitz und Elbe liege. Um die Hochwasserschäden zu reparieren, mussten nach den Hochwasserereignissen viele Millionen Euro investiert	Dieser Einwand ist unbegründet. Der gewählte Vorhabenstandort ist geeignet. Die Lage innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes steht Errichtung und Betrieb eines trimodalen KV-Terminals

werden. Es solle ein hochwassersicherer Standort gesucht und gefunden werden.	nicht entgegen. Die Auswirkungen im Hochwasserfall sind gut beherrschbar. Im Übrigen wird kein besser geeigneter Standort genannt, der im Rahmen der Alternativenprüfung hätte überprüft werden müssen. Hinsichtlich der angesprochenen Hochwasserrisiken ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die Überschwemmungssituation auf den Vorhabenflächen durch das Planvorhaben verbessert wird. Maßgeblich hierfür ist u. a. die geplante Anhebung des Geländes im Bereich der Kaianlage (vgl. den **Hochwassermaßnahmenplan → Ordner 4, Register 2, der Tekturplanungsunterlagen**). Darüber hinaus trägt die Vorhabenträgerin den Hochwasserrisiken durch angepasste Bauweisen Rechnung. Als Beispiel sei die aufgeständerte Errichtung der Mittelspannungsanlage zur Versorgung der Containervollportalkräne genannt (vgl. **Kap. 6.3.2.2 Elektroenergieversorgung → Tektur Erläuterungsbericht (S. 50, 4. Absatz → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen)**.
Hochwasserbedingter Schadstoffeintrag Es wird vermutet, dass im Zuge von Extremhochwasserereignissen ein Schadstoffeintrag erfolgen könnte. Die Fläche wäre für den Ausbau des Hafenbetriebes weder notwendig noch geeignet und wird abgelehnt.	Dem Einwand liegt lediglich eine Vermutung zum „Schadstoffeintrag" zugrunde. Eine Begründung für diese Vermutung einhält dieser hingegen nicht. Auch eine Begründung für die angeblich nicht geeignete Fläche für das geplante Vorhaben wird nicht vorgetragen. Insofern kann auf die entsprechenden Planunterlagen verwiesen werden, die sich u. a. eingehend mit den Auswirkungen des Vorhabens, der Geeignetheit des Baugrundes, den Altlasten und dem Grundwasser befassen.

Anlage 8: Einwendergemeinschaft – Vertreter Herr Jan Niederleig

Gesamtgüterumschlagszahlen Es wird gerügt, die Vorhabenträgerin argumentiere mit falschen Umschlagszahlen in den Antragsunterlagen.	Der Einwand ist im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet. Diese ist gegeben. Die Planrechtfertigung ist dabei im Grundsatz nicht von den Details der Umschlagsprognosen abhängig. Der Bau eines neuen 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 Ziff. Z 3.6.2 und 3.6.3 des Landesentwicklungsplans. Der Endbericht des durch das BMVBS in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (sog. PLANCO-Gutachten, Stand Januar 2013) bestätigt diese Bedeutung des Hafens Riesa. An der auch künftigen Bedeutung des Containerumschlags für die Binnenschifffahrt im Hafen Riesa bestehen keine grundsätzlichen Zweifel. Dies vorangestellt sind die in den Planfeststellungsunterlagen genannten Daten entgegen der Behauptung in der Stellungnahme der Einwendergemeinschaft zutreffend. Die Abweichungen zu den in 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 Fa. Beiselen **(vgl. hierzu S. 76 des Erläuterungsberichtes → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen)**, die vermutlich überwiegend per

	Bahn umgeschlagen wurden. Die **Tabelle 4** auf **S. 34 des Erläuterungsberichtes** umfasst hingegen lediglich den Containerumschlag der Vorhabenträgerin im Hafen Riesa in den Jahren 2007 bis 2017.
Unfallbedingter Schadstoffeintrag Es wird eingewandt, ein unfallbedingter Schadstoffeintrag sei unakzeptabel. Dieser Einwand müsse zur Genehmigungsverweigerung führen, da dieser durch Bürger und Umweltverbände ausführlich vorgetragen und ausgeschlossen werden sollte. Der Einleitung von Schadstoffen durch Niederschlagswasser werde nicht entsprochen. Das Niederschlagswasser müsse geordnet, wie für jede Betriebsstätte geregelt, entwässert und der Abwasserleitung zugeführt werden.	Die Einwendungen sind unbegründet. Der Eintrag von schadstoffbelastetem Niederschlagswasser von den Flächen des Vorhabengrundstücks ist nach dem Betriebskonzept der Vorhabenträgerin nicht vorgesehen. Die Vorhabenträgerin hat zudem umfassende Maßnahmen zur Vermeidung etwaiger Einträge festgelegt. Zur Vermeidung des Eintrags wassergefährdender Stoffe in das Grundwasser oder das Hafenbecken wird zudem eine Lamellen-Kläranlage installiert, an der auch ein zentraler Schieber zur Notabsperrung im Havariefall vorgesehen ist (vgl. **Kap. 6.6.3.1 Entwässerung der normal verschmutzten Flächen → Tektur: Erläuterungsbericht (S. 69, 3. Absatz → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen**). Auch die Regenentwässerung der Vorhabenfläche wurde überprüft. Hierzu wurde festgestellt, dass das System der Rohrleitungen über ein ausreichendes Speichervolumen verfügt, um den maximal erforderlichen Rückstau im Unglücksfall aufzufangen (vgl. **Kap. 13.4.3 Grundwasser und Oberflächenwasser (S. 77) des Erläuterungsberichtes → Ordner 1 der Planunterlagen**). Zudem enthält das **„Brandschutzkonzept" (Ordner 8, Register 2, der Planfeststellungsunterlagen, Stand: Mai 2015)** im **Kap. 16. Betriebliche Maßnahmen (S. 33 bis 38)** die Unterlagen (z. B. Gefahrenabwehrplan), die bei Terminalinbetriebnahme

	hinsichtlich des Brand- u. Katastrophenschutzes erstellt werden sollen. Diese werden rechtzeitig mit den beteiligten Behörden abgestimmt.
Antragsunterlagen Es wird behauptet, die Antragsunterlagen seien im Einzelnen widersprüchlich und weichen in den Aussagen voneinander ab (z. B. LKW-Nachtverkehr). Die Antragsunterlagen müssten korrigiert und neu ausgelegt werden.	Dies ist teilweise zutreffend. Insbesondere zum LKW-Nachtverkehr wurden die Aussagen in den jeweiligen Antragsunterlagen nochmals überprüft. Die dabei festgestellte Widersprüchlichkeit zwischen dem Erläuterungsbericht und der Umweltverträglichkeitsstudie hinsichtlich der Verkehrslenkungsmaßnahme V/M 4 wird im Rahmen der Ausführungsplanung auf **S. 90 der „Umweltverträglichkeitsstudie" (Ordner 3, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** korrigiert. Richtig sind die Ausführungen in der **„Tektur: Erläuterungsbericht" (s. S. 84 → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen)** zur Vermeidungsmaßnahme V/M 4, wie folgt: „V/M 4 Verkehrslenkungsmaßnahme zur Reduzierung der Pegelzunahme um bis zu 2 dB(A) entlang der Uttmannstraße (Nachtzeitraum) Abfahrten von der Nachtausfahrt (2 LKW/h) werden links abbiegend über die Paul-Greifzu-Straße fortführend über die Lauchhammer Straße geführt." In den Tekturunterlagen des Verkehrsgutachtens war die Untersuchung/ Betrachtung der Anzahl der Lkw-Nachtfahrten nicht erneut relevant. Im Hauptgutachten (Mai 2015) wird eine maximale Anzahl von 30 Lkw für den Nachtzeitraum als Randbedingung angegeben.

Anlage 8: Einwendergemeinschaft – Vertreter Herr Jan Niederleig

	Eine Reduzierung der Lkw-Fahrten bspw. aufgrund von Lärmbelastungen und eine sich ergebende, abweichende (niedrigere) Fahrtenanzahl ist in anderen Gutachten durchaus möglich. Es handelt sich nicht um widersprüchliche Unterlagen. Eine erneute Auslegung folgt hieraus nicht.
Bedenken der Umweltverbände zu naturschutzrechtlichen Belangen Es wird ausgeführt, dass sich die Einwender alle naturschutzrechtlichen Bedenken der Umweltverbände zum Bestandteil der Einwendung machen und den Einwendungen verschiedener Einzelpersonen anschließen. Dem Verlust von Habitatstrukturen/Lebensstätten werde widersprochen. Die Wasserrahmenrichtlinie müsse eingehalten werden. <u>Anlagen:</u> 1.) Einwendungen des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) vom September 2018 2.) Einwendungen des Bürgerverein RIESA 2018 e. V. vom September 2018	Bestandteil dieser Erwiderungen der Vorhabenträgerin sind die dieser Anlage 8 beigefügten Erwiderungen, wie folgt: - Anlage 5: BUND Landesverband Sachsen e. V. vom 07.02.2018 - Anlage 10: Bürgerverein RIESA e. V. vom 07.02.2018
Bauklassen der Straßen Es wird gerügt, dass die Bauklassen der Straßen würden nicht den Vorgaben des geplanten Vorhabens entsprechen würden.	Der Einwand ist unbegründet. Es handelt sich jeweils um öffentliche Straßen. Als solche unterliegen sie der Straßenbaulast der Großen Kreisstadt Riesa, nicht hingegen der Vorhabenträgerin. Das Planvorhaben der Vorhabenträgerin endet an der Grundstücksgrenze und setzt eine funktionierende öffentliche Erschließung voraus. Da die Straßen dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, kann auch die Aufnahme des entstehenden Verkehrs vorausgesetzt werden.

Anlage 8: Einwendergemeinschaft – Vertreter Herr Jan Niederleig

	Die in den Planunterlagen vorgenommene Zuweisung der öffentlichen Straßen zu Bauklassen basiert auf der RSTO 12. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass diese Einteilungen fehlerhaft erfolgt sein könnten.
Beschränkter Nachtbetrieb und Lärmschutzwand Es wird behauptet, dass der beschränkte Nachtbetrieb, nur 2 LKW pro Stunde bzw. nur ein Containervollportalkran keine nennenswerte Minderung der Lärm- und Lichtimmissionen an den Immissionsorten bringen würde und unzureichend sei. Bezweifelt wird, wie diese Regelung kontrolliert und eingehalten werden soll. Der Verkehrslärm würde durch den zunehmenden Hafenbetrieb stark ansteigen und über den jetzt schon vorhandenen Lärmüberschreitungen in der Lauchhammer Straße liegen. Die verlängerte Lärmschutzwand in Länge und Höhe würde immer noch keinen ausreichenden Lärmschutz bieten. Die unakzeptable Zusatzbelastung werde abgelehnt.	Diese Einwendungen sind unbegründet. Sie weisen zudem lediglich allgemeine Behauptungen und Zweifel gegen die Zumutbarkeit der vorhabenbezogenen Auswirkungen auf. Konkrete Beanstandungen der zu den Lärm- und Lichtimmissionen eingeholten fachlichen Gutachten enthalten die Einwendungen hingegen nicht. 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 (z. B. Einschränkungen des Nachtbetriebes, Errichtung von Schallschutzwänden, Verkehrslenkungsmaßnahmen etc.) vorsehen, die in Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss festgelegt werden können.

Anlage 9

Erwiderungen der Vorhabenträgerin, der SBO GmbH, zu den Einwendungen der „Einwendergemeinschaft - Vertreter Herr Toralf Schadewitz“ vom 26.09.2018

Bearbeiter: REDEKER SELLNER DAHS Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB Berlin,

Wagener & Herbst Management Consultings GmbH Potsdam,

brenner BERNARD ingenieure GmbH Dresden, SBO GmbH

Dresden, 08.02.2019

Heiko Loroff
Geschäftsführer, SBO GmbH

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
Geschäftsführung
Magdeburger Str. 58, 01067 Dresden
Tel.: 0351 / 4982201 · Fax: 0351 / 4982202

Erhobene Einwendungen gegen das Vorhaben **Einwender: Einwendergemeinschaft – Vertreter Herr Toralf Schadewitz vom 26.09.2018**	**Stellungnahme der Vorhabenträgerin** **(Stand: 08.02.2019)**
PLANCO-Gutachten Es wird behauptet, dass das sog. PLANCO-Gutachten die berechtigten Einwendungen gegen die Planrechtfertigung bestätigen würde: *„Die aktuelle infrastrukturelle Erreichbarkeit des Hafens Riesa ist hinsichtlich der Wasserstraßen- und Straßenanbindung nicht ideal. Wasserseitig sind vor allem die Schifffahrtsverhältnisse auf der Elbe ein Engpass, straßenseitig sind es die großen Entfernungen zum Autobahnnetz und die Notwendigkeit der Durchquerung von Wohngebieten, die zu Problemen führen."*	Dies ist nicht zutreffend. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben. Der Bau eines neuen 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 Ziff. Z 3.6.2 und 3.6.3 des Landesentwicklungsplans. Die Details der Umschlagsprognose für die Binnenschifffahrt stellen die Planrechtfertigung grundsätzlich nicht in Frage. Der Endbericht des durch das BMVBS in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (Stand Januar 2013) bestätigt diese Bedeutung des Hafens Riesa. Darin wird für den Standort Riesa ein deutlicher Anstieg sowohl des konventionellen Verkehrs als auch des Containerverkehrs prognostiziert (vgl. hierzu **S. 14 f. des Erläuterungsberichtes → Ordner 1: 1.Tektur der Planunterlagen**). Hinsichtlich des in Riesa dominierenden Containerverkehrs sind ggf. auftretende wasserseitige Engpässe aufgrund der Schifffahrtsverhältnisse der Elbe gemäß dem PLANCO-Gutachten wenig relevant (vgl. S. 132 des zitierten Endberichtes).

Anlage 9: Einwendergemeinschaft – Vertreter Herr Toralf Schadewitz

Lärmprognose Es wird gerügt, die Lärmprognose sei in wesentlichen Teilen nicht nachvollziehbar und würde nicht den Vorgaben der TA Lärm entsprechen. Die tatsächlich vom Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen sowie die zugrunde gelegten Vorbelastungen würden erheblich unterschätzt. Für den ungünstigsten Betriebszustand am Tage sowie in der lautesten Stunde nachts wird befürchtet, dass die tatsächlich zu erwartenden Lärmgesamtbelastungen erheblich höher als prognostiziert sein werden. Teilweise würden diese über den jeweiligen anzuwendenden Richtwerten der TA Lärm liegen. Damit sei das Vorhaben im Hinblick auf die Lärmbelastungen nicht genehmigungsfähig.	Der Einwand ist unbegründet. Die gegen den schalltechnischen Erläuterungsbericht erhobenen Einwände sind insgesamt sehr pauschal gehalten. Insbesondere fehlt es durchgängig an Konkretisierungen dazu, welche „wesentlichen Teile" der Schallimmissionsprognose nicht nachvollziehbar seien oder welche Vorgaben der TA Lärm konkret verkannt worden sein sollen. Aus diesen Gründen ist eine konkretere Stellungnahme zu den Einwendungen nicht möglich. Die dem schalltechnischen Erläuterungsbericht zugrunde liegenden Beurteilungsgrundlagen, die methodische Vorgehensweise, die Ermittlung der Vorbelastungen, die prognostizierten Schallimmissionswerte sowie die der Prognose zugrunde liegenden Nutzungsansätze werden ausführlich in **Kap. 3 „Ermittlung und Beurteilungsgrundlagen der Gewerbelärmimmissionen gem. TA Lärm"** des Erläuterungsberichtes beschrieben (sh. **S. 7 bis 17, Kap. 3.1 bis 3.5 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen → Tektur – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen" (TBL Dresden GbR, Bericht 024/14 vom 04.11.2014) unter Berücksichtigung der Einwendungen und Fragen aus den EÖT vom 27.09.2016**). Etwaige allgemein gehaltene Befürchtungen dazu, dass die bei Vorhabenrealisierung tatsächlich anfallenden Gesamtbelastungen durch Schallimmissionen die prognostisch ermittelten Werte übersteigen könnten, sind daher nicht nachvollziehbar. Die ausführlich in

	Kap. 5 „Ergebnisse der Immissionsberechnung und Beurteilung“ des Erläuterungsberichts dargelegten Ergebnisse zeigen, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm unter Berücksichtigung der vielseitigen und umfangreichen Lärmminderungsmaßnahmen sowohl am Tage als auch nachts eingehalten werden (siehe hierzu **S. 19 bis 25 mit den dazugehörigen Anlagen 1, 2.3, 6.1, 6.2, 7 u. 9 bis 13 → Kap. 5.1 bis 5.4 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen**).
Drei-Schicht-Betrieb u. Betrieb am Wochenende Der geplante Drei-Schicht-Betrieb sowie der Betrieb am Wochenende im Hafen wird abgelehnt.	Die mit dem 3-Schicht-Betrieb sowie mit dem Betrieb am Wochenende zusammenhängenden Beeinträchtigungen der benachbarten Nutzungen – insbesondere durch Schall- und Lichtimmissionen in den Abendstunden und der Nachtzeit – überschreiten die insoweit maßgeblichen Immissionswerte nicht bzw. können durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen so reduziert werden, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen. Aus diesem Grund ist der nach dem Betriebskonzept des Vorhabens vorgesehene eingeschränkte 3-Schicht-Betrieb zulässig, welcher auch die Wochenenden einschließt.
Pflegeeinrichtung (IO 01, Kirchstraße 46) Es wird behauptet, dass der zulässige Lärmimmissionswert am Immissionsortes IO 01, Kirchstraße 46, bereits in der Prognose überschritten werde. Dort befinde sich eine Pflegeeinrichtung. Die Richtwerte für Pflegeeinrichtungen seien nicht beachtet worden. Die ermittelten Gesamtbelastungen würden weit über denen der tatsächlich vorliegenden Wohnnutzung tags bei 55 dB(A) und nachts bei 40 dB(A) liegen.	Dieser Einwand ist unbegründet. Für den Immissionsort IO 1 (Kirchstraße 46, Pflegeeinrichtung advita) sind die Richtwerte der TA Lärm entsprechend der tatsächlichen Nutzungsstruktur dieses Gebietes maßgebend. Daher wird dieser Immissionsort IO 1 (Kirchstraße 46, Pflegeeinrichtung advita) sowohl in dem **„Schalltechnischen Gutachten“** der TBL Dresden GbR vom 04.11.2014 als auch in der von der PEUTZ Consult GmbH Düsseldorf erstellten **„Tektur – Überarbeitung der**

	Ansätze ...“ (Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen) einem Mischgebiet zugeordnet. Dies ist zutreffend und entspricht der genehmigten Bestandsnutzung. Zwar ist es zutreffend, dass den Begriffen „Krankenhäuser“ und „Pflegeanstalten“ in Nr. 6.1 Satz 1 lit. f) der TA Lärm abweichend von den übrigen in Nr. 6.1 der TA Lärm genannten Gebietstypen eine objektbezogene Betrachtung der Schutzbedürftigkeit zugrunde liegt. Hinsichtlich dieser beiden Nutzungsarten ist Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm als Sonderregelung zu verstehen, die abweicht von der in den übrigen Fällen vorgenommenen gebietsbezogenen Betrachtung. Gleichwohl ist in der obergerichtlichen Rechtsprechung und auch in der Literatur anerkannt, dass der Begriff der „Pflegeanstalt“ einschränkend auszulegen ist. Hiernach kann die in Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm zum Ausdruck kommende besondere Schutzbedürftigkeit Krankenhäusern und Pflegeanstalten nur dann zugebilligt werden, 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 durch die auf dem Grundstück Kirchstraße 46 in Riesa vorhandene Nutzung nicht erfüllt. Diese Auffassung hat auch die Große Kreisstadt Riesa unter Bezugnahme auf die maßgebliche Baugenehmigung bestätigt. Bei der am IO

	1 vorhandenen Bestandsnutzung handelt es sich danach um ein Wohngebäude und nicht um ein Altenpflegeheim, sodass eine Einstufung des IO 1 in die Kategorie der Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm durch die Stadt nicht nachvollzogen werden kann. Soweit eingewandt wird, dass die Fläche des IO 1 im Entwurf des Flächennutzungsplans der Großen Kreisstadt Riesa nicht mehr in den Mischgebietsbereich einbezogen sei, ist dies bereits unzutreffend. Gemäß dem Entwurf zur 2. Offenlage des Flächennutzungsplanes mit Stand September 2017 befindet sich der IO 1 weiterhin in einem Mischgebiet. Diese Gebietseinstufung entspricht auch den tatsächlich vorhandenen Nutzungsverhältnissen (s. vorstehend). Das nördlich des Hafenbeckens gelegene Gebiet, in dem sich die Immissionsorte IO 1 bis IO 4 befinden, ist als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO einzustufen. Gemäß dem allgemeinen Gebietscharakter dienen Mischgebiete dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören (§ 6 Abs. 1 BauNVO). In dem betreffenden Gebiet östlich der Strehlaer Straße und nördlich des Hafenbeckens sind sowohl Wohnnutzungen als auch Gewerbebetriebe vorhanden. Zu den Gewerbebetrieben zählen etwa das Fensterbauunternehmen „Krauspe & Söhne“ (Kirchstraße 21) sowie die Auto- und Quad-Vermietung Andreas Krauspe (Kirchstraße 21).

	Einer Einordnung des Gebietes als allgemeines Wohngebiet steht zudem die im Nordosten des Gebietes gelegene Kläranlage des Zweckverbandes Abwasserbeseitigung Oberes Elbtal Riesa entgegen. Selbst wenn man das Gebiet nördlich des Hafenbeckens als ein allgemeines Wohngebiet einstufte, müssten aufgrund der vorhandenen Gemengelagesituation i. S. von Ziffer 6.7 der TA Lärm die Immissionsrichtwerte eines Mischgebietes angesetzt werden. Eine Gemengelage ist gegeben, wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen. Vorliegend grenzt das zu betrachtende Gebiet im Westen an das nördliche Hafengelände, auf dem das bereits vorhandene Containerumschlagterminal betrieben wird. Im Nordosten des Gebietes befindet sich die bereits benannte Kläranlage. Südlich des Hafenbeckens grenzt das Gebiet an die Vorhabenfläche, die auch in der Vergangenheit gewerblich genutzt worden ist. Im Südosten liegen Düngemittelsilos der Beiselen GmbH einschließlich der vorhandenen Schiffsanlegestelle und der Bahnanbindung für den Zu- und Abtransport der Düngemittel.
Dauerlärmpegel an den Immissionsorten Es wird behauptet, dass der Dauerlärmpegel an allen Immissionsorten um ein Vielfaches steigt.	Dieser Einwand ist unzutreffend. Zu der Tabelle 1 auf S. 2 der Stellungnahme wird als Quellenangabe „Peutz Consult 07.02.2018 Tabelle 5.1“ angegeben. Diese Quellenangabe ist unzutreffend. Insbesondere die in den beiden letzten Spalten der Tabelle 1 angegebenen Werte für alle Immissionsorte und die Angaben im „Spaltenkopf“ entsprechen

	nicht den in der von der PEUTZ Consult GmbH Düsseldorf erstellten **„Tektur – Überarbeitung der Ansätze ...“ (s. u. vgl. Tabelle 5.1, S. 20 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen).** 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 durch KV-Terminal) sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum eingehalten werden.
Hinreichende Prüfung von Standortalternativen Es wird gerügt, dass eine rechtliche Widersprüchlichkeit vorliege, da die Planfeststellung die Gesamtheit aller Maßnahmen darstellen müsse und nur in der Gesamtheit eine Planfeststellung erfolgen könne. Damit wäre keine Planfeststellung für angeblich drei „verschiedene“ geprüfte Varianten mehr gegeben. Die Entscheidung für Variante 3 hätte schon vor Planungsbeginn festgestanden. Die baulich in den Jahren 2014 und 2015 durchgeführten und dem Vorhaben zuzurechnenden Maßnahmen „Errichtung einer 540m langen Stahlspundwand an der Kaimauer", Errichtung des Containerverkehrsabfertigungsgebäudes, Errichtung der Containerservicehalle, Neubau einer Containerstellfläche, Bau der südlichen Hafenerschließungsstraße, Errichtung des Fernwärmeanschlusses sowie die Umverlegung der Trafostation seien nicht in das Planfeststellungsverfahren einbezogen worden.	Der Einwand ist unbegründet. Die vorgenommene Alternativenprüfung ist nicht zu beanstanden. Als alternative Planungsvarianten wurden der Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite des Hafens sowie die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite im Bereich „Neuer Hafen” untersucht. Die Prüfung umfasste sowohl die Standortmindestanforderungen (geforderte Umschlagskapazität von mindestens 100.000 TEU/Jahr; 3-Schichtbetrieb; Trimodalität) als auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens an den jeweiligen Standorten (vgl. **Kap. 3 „Vergleich der Planungsvarianten“ → Tektur Erläuterungsbericht (S. 17-22), Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen**). Bei dem Planvorhaben handelt es sich nicht um einen Gewässerausbau i. S. von § 68 WHG, für den ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich sein könnte. Denn das Vorhaben betrifft nicht

	die Umgestaltung des Hafenbeckens einschließlich der Ufer Gegenstand des hiesigen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist vielmehr die Errichtung und der Betrieb eines trimodalen Containerterminals im Hafen Riesa. Dieses umfasst zur Bedienung der Transportmittel zwei schienengebundene Portalkräne, unterhalb derer sich sowohl Schiffsanlegestellen als auch Gleise, eine Be- und Entladespur für LKW sowie Containerstellflächen befinden. Zur Ver- und Entsorgung des Terminals sind Trink- und Löschwasserleitungen, Leitungen für die Stromversorgung sowie Regen- und Schmutzwasserkanäle vorgesehen. Zum Gegenstand des Planvorhabens gehören zudem u. a. ein Löschwasserpumpwerk im Hafenbecken, die Umzäunung des Terminalbereichs östlich der Hafenbrücke, die Herstellung des Zufahrtsbereichs einschließlich einer asphaltierten Fläche für LKW-Stellplätze westlich der Hafenbrücke sowie die Errichtung eines Gategebäudes **(Planteil → Ordner 2 der Tekturplanungsunterlagen → Tektur Übersichtslageplan resp. Tektur Lagepläne 1 bis 4 „Zeichnungs-Nr.: 2.3-1 bzw. 2.5.1-1 bis 2.5.4-1).** Die in der Stellungnahme der Einwendergemeinschaft bereits im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Maßnahmen sind nicht Teil des zur Planfeststellung beantragten Planvorhabens. Für diese Vorhaben sind in den Jahren 2014 und 2015 bereits bestandskräftige Genehmigungen erteilt worden (Umbau und Erweiterung des vorhandenen Sozialgebäudes: Baugenehmigung Nr. BA/0038/2014,

	Neubau einer Funktionshalle mit Verkehrsanlagen für den Containerservicebereich einschließlich Löschwasserbecken, Stellplätzen und Aufstellplätzen für Container: Baugenehmigung Nr. BA/0035/2014, Errichtung eines Trafogebäudes: Baugenehmigung Nr. BA/0083/2014). Sie können und müssen daher nicht nochmals genehmigt oder planfestgestellt werden. An der Eigenständigkeit dieser Nutzungen kann angesichts des bereits erfolgenden Betriebs kein Zweifel bestehen.
Fördermittel u. Bedarf für ein trimodales KV-Terminal Es wird eingewandt, dass der Fördermitteleinsatz gestoppt werden sollte. Eine Trimodalität wäre bei verschwindend geringem Schiffsverkehr auf der Elbe kaum gegeben. Ein Hafen, der kaum noch Güter über das Wasser/die Elbe umschlage und dazu noch mitten im Wohngebiet liege, solle nicht ausgebaut werden.	Der Einwand ist unbegründet. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben (vgl. hierzu bereits vorstehend zum PLANCO-Gutachten). Vorliegend handelt es sich um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist daher der prognostizierte Güterbahnverkehr. Für diesen geht aus der **„Tektur: Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren“** hervor, dass die Auslastungsgrenze der bahnseitigen Umschlagskapazität bereits seit dem Jahr 2010 erreicht ist (vgl. **Kap. 1 Hafen Riesa - Historie, Lage, Standort und Ausgangssituation → Tektur: Erläuterungsbericht (S. 13, vorletzter Absatz) → Ordner 1: 1.Tektur der Planunterlagen**). Für den prognostizierten Anstieg des bahnseitigen Containerumschlags bietet das derzeit bestehende Terminalgelände nicht die erforderlichen Kapazitäten. U. a. auch davon ausgehend hat

	die Vorhabenträgerin am 30.09.2011 einen Förderantrag zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa – Alter Hafen“ gemäß „Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ bei der dafür zuständigen Institution eingereicht. Dieser wurde bewilligt. Der Gesamtcharakter des Vorhabens als trimodaler Güterumschlagplatz im Hafen Riesa ist gegeben (siehe hierzu **„Tektur: Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren“ → Anhang 21 „Umschlagprognose“, Anhang 22 „Vorhabenspräsentation Erörterungstermine, z. B. Seite 12“ u. PLANCO-Gutachten**). Hierzu wird im Übrigen auf die vorstehenden Ausführungen zu **„PLANCO-Gutachten“** und **„Hinreichende Prüfung von Standortalternativen“** verweisen.
Elbeschiffbarkeit Es wird gerügt, dass zu den Problemen, welche der Ausbau verursache, die Nicht-Schiffbarkeit der Elbe komme.	Diese Einwendung ist unbegründet. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben (vgl. hierzu bereits vorstehend zum PLANCO-Gutachten). Die Binnenschifffahrt nimmt eine wichtige Ergänzungsfunktion zur Bahn im Vor- und Nachlauf zu den Seehäfen wahr. Umgekehrt kann die Bahn als „Binnenschiffsersatzverkehr“ 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 Riesa. Wo es möglich ist, soll wegen ihrer wirtschaftlichen Vorteile

	die Binnenschifffahrt genutzt werden, wo nicht, die Bahn. Insofern bietet dieses Zusammenspiel der beiden Verkehrsträger Bahn und Schiff für jeden Verlader auch eine höchstmögliche Zuverlässigkeit bei optimaler Nutzung der jeweiligen Vorteile der Verkehrsträger.
Alternativplanung an anderer Stelle Es wird gerügt, dass eine Alternativplanung an anderer Stelle fehle. Der Verkehr würde ausschließlich zu über 90% als Bahn und LKW durchgeführt werden. Das Terminal wäre nicht auf den Hafen angewiesen.	Der Einwand ist unbegründet. Die vorgenommene Alternativenprüfung ist nicht zu beanstanden (s. hierzu bereits vorstehend). Die Prüfung von den in der Stellungnahme der „Einwendergemeinschaft – Vertreter Herr Toralf Schadewitz“ angesprochenen Alternativstandorten für den Bahn- und LKW-Umschlag ist nicht erforderlich. Diese entspricht nicht der von der Vorhabenträgerin bezweckten Errichtung eines trimodalen Containerumschlagsterminals. Als ein insofern anderes Projekt stellt es keine zu prüfende Alternative dar. Dies ist grundsätzlich von den Standortmindestanforderungen bzw. Trassierungsparametern abhängig, die für das Vorhaben maßgeblich sind. Vorliegend geht es dem Vorhabenträger um die Errichtung eines trimodalen Umschlagsterminals. Ein derartiges Terminal, das neben dem Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert, kann an von der Einwendergemeinschaft angeregten Alternativstandorten nicht verwirklicht werden.
Hochwasser, Überschwemmungsgebiet Es wird eingewandt, dass der Hafen direkt im Überschwemmungsgebiet von Döllnitz und Elbe liege. Um die Hochwasserschäden zu reparieren, mussten nach den Hochwasserereignissen viele Millionen Euro investiert	Dieser Einwand ist unbegründet. Der gewählte Vorhabenstandort ist geeignet. Die Lage innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes steht Errichtung und Betrieb eines trimodalen KV-Terminals

werden. Es solle ein hochwassersicherer Standort gesucht und gefunden werden.	nicht entgegen. Die Auswirkungen im Hochwasserfall sind gut beherrschbar. Im Übrigen wird kein besser geeigneter Standort genannt, der im Rahmen der Alternativenprüfung hätte überprüft werden müssen. Hinsichtlich der angesprochenen Hochwasserrisiken ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die Überschwemmungssituation auf den Vorhabenflächen durch das Planvorhaben verbessert wird. Maßgeblich hierfür ist u. a. die geplante Anhebung des Geländes im Bereich der Kaianlage (vgl. den **Hochwassermaßnahmenplan → Ordner 4, Register 2, der Tekturplanungsunterlagen**). Darüber hinaus trägt die Vorhabenträgerin den Hochwasserrisiken durch angepasste Bauweisen Rechnung. Als Beispiel sei die aufgeständerte Errichtung der Mittelspannungsanlage zur Versorgung der Containervollportalkräne genannt (vgl. **Kap. 6.3.2.2 Elektroenergieversorgung → Tektur Erläuterungsbericht (S. 50, 4. Absatz → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen**).
Hochwasserbedingter Schadstoffeintrag Es wird vermutet, dass im Zuge von Extremhochwasserereignissen ein Schadstoffeintrag erfolgen könnte. Die Fläche wäre für den Ausbau des Hafenbetriebes weder notwendig noch geeignet und wird abgelehnt.	Dem Einwand liegt lediglich eine Vermutung zum „Schadstoffeintrag" zugrunde. Eine Begründung für diese Vermutung einhält dieser hingegen nicht. Auch eine Begründung für die angeblich nicht geeignete Fläche für das geplante Vorhaben wird nicht vorgetragen. Insofern kann auf die entsprechenden Planunterlagen verwiesen werden, die sich u. a. eingehend mit den Auswirkungen des Vorhabens, der Geeignetheit des Baugrundes, den Altlasten und dem Grundwasser befassen.

Anlage 9: Einwendergemeinschaft – Vertreter Herr Toralf Schadewitz

Gesamtgüterumschlagszahlen Es wird gerügt, die Vorhabenträgerin argumentiere mit falschen Umschlagszahlen in den Antragsunterlagen.	Der Einwand ist im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet. Diese ist gegeben. Die Planrechtfertigung ist dabei im Grundsatz nicht von den Details der Umschlagsprognosen abhängig. Der Bau eines neuen 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 Ziff. Z 3.6.2 und 3.6.3 des Landesentwicklungsplans. Der Endbericht des durch das BMVBS in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (sog. PLANCO-Gutachten, Stand Januar 2013) bestätigt diese Bedeutung des Hafens Riesa. An der auch künftigen Bedeutung des Containerumschlags für die Binnenschifffahrt im Hafen Riesa bestehen keine grundsätzlichen Zweifel. Dies vorangestellt sind die in den Planfeststellungsunterlagen genannten Daten entgegen der Behauptung in der Stellungnahme der Einwendergemeinschaft zutreffend. Die Abweichungen zu den in 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 Fa. Beiselen **(vgl. hierzu S. 76 des Erläuterungsberichtes → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen)**, die vermutlich überwiegend per

	Bahn umgeschlagen wurden. Die **Tabelle 4** auf **S. 34 des Erläuterungsberichtes** umfasst hingegen lediglich den Containerumschlag der Vorhabenträgerin im Hafen Riesa in den Jahren 2007 bis 2017.
Unfallbedingter Schadstoffeintrag Es wird eingewandt, ein unfallbedingter Schadstoffeintrag sei unakzeptabel. Dieser Einwand müsse zur Genehmigungsverweigerung führen, da dieser durch Bürger und Umweltverbände ausführlich vorgetragen und ausgeschlossen werden sollte. Der Einleitung von Schadstoffen durch Niederschlagswasser werde nicht entsprochen. Das Niederschlagswasser müsse geordnet, wie für jede Betriebsstätte geregelt, entwässert und der Abwasserleitung zugeführt werden.	Die Einwendungen sind unbegründet. Der Eintrag von schadstoffbelastetem Niederschlagswasser von den Flächen des Vorhabengrundstücks ist nach dem Betriebskonzept der Vorhabenträgerin nicht vorgesehen. Die Vorhabenträgerin hat zudem umfassende Maßnahmen zur Vermeidung etwaiger Einträge festgelegt. Zur Vermeidung des Eintrags wassergefährdender Stoffe in das Grundwasser oder das Hafenbecken wird zudem eine Lamellen-Kläranlage installiert, an der auch ein zentraler Schieber zur Notabsperrung im Havariefall vorgesehen ist (vgl. **Kap. 6.6.3.1 Entwässerung der normal verschmutzten Flächen → Tektur: Erläuterungsbericht (S. 69, 3. Absatz → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen**). Auch die Regenentwässerung der Vorhabenfläche wurde überprüft. Hierzu wurde festgestellt, dass das System der Rohrleitungen über ein ausreichendes Speichervolumen verfügt, um den maximal erforderlichen Rückstau im Unglücksfall aufzufangen (vgl. **Kap. 13.4.3 Grundwasser und Oberflächenwasser (S. 77) des Erläuterungsberichtes → Ordner 1 der Planunterlagen**). Zudem enthält das **„Brandschutzkonzept" (Ordner 8, Register 2, der Planfeststellungsunterlagen, Stand: Mai 2015)** im **Kap. 16. Betriebliche Maßnahmen (S. 33 bis 38)** die Unterlagen (z. B. Gefahrenabwehrplan), die bei Terminalinbetriebnahme

	hinsichtlich des Brand- u. Katastrophenschutzes erstellt werden sollen. Diese werden rechtzeitig mit den beteiligten Behörden abgestimmt.
Antragsunterlagen Es wird behauptet, die Antragsunterlagen seien im Einzelnen widersprüchlich und weichen in den Aussagen voneinander ab (z. B. LKW-Nachtverkehr). Die Antragsunterlagen müssten korrigiert und neu ausgelegt werden.	Dies ist teilweise zutreffend. Insbesondere zum LKW-Nachtverkehr wurden die Aussagen in den jeweiligen Antragsunterlagen nochmals überprüft. Die dabei festgestellte Widersprüchlichkeit zwischen dem Erläuterungsbericht und der Umweltverträglichkeitsstudie hinsichtlich der Verkehrslenkungsmaßnahme V/M 4 wird im Rahmen der Ausführungsplanung auf **S. 90** der **„Umweltverträglichkeitsstudie" (Ordner 3, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** korrigiert. Richtig sind die Ausführungen in der **„Tektur: Erläuterungsbericht" (s. S. 84 → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen)** zur Vermeidungsmaßnahme V/M 4, wie folgt: „V/M 4 Verkehrslenkungsmaßnahme zur Reduzierung der Pegelzunahme um bis zu 2 dB(A) entlang der Uttmannstraße (Nachtzeitraum) Abfahrten von der Nachtausfahrt (2 LKW/h) werden links abbiegend über die Paul-Greifzu-Straße fortführend über die Lauchhammer Straße geführt." In den Tekturunterlagen des Verkehrsgutachtens war die Untersuchung/ Betrachtung der Anzahl der Lkw-Nachtfahrten nicht erneut relevant. Im Hauptgutachten (Mai 2015) wird eine maximale Anzahl von 30 Lkw für den Nachtzeitraum als Randbedingung angegeben.

	Eine Reduzierung der Lkw-Fahrten bspw. aufgrund von Lärmbelastungen und eine sich ergebende, abweichende (niedrigere) Fahrtenanzahl ist in anderen Gutachten durchaus möglich. Es handelt sich nicht um widersprüchliche Unterlagen. Eine erneute Auslegung folgt hieraus nicht.
Bedenken der Umweltverbände zu naturschutzrechtlichen Belangen Es wird ausgeführt, dass sich die Einwender alle naturschutzrechtlichen Bedenken der Umweltverbände zum Bestandteil der Einwendung machen und den Einwendungen verschiedener Einzelpersonen anschließen. Dem Verlust von Habitatstrukturen/Lebensstätten werde widersprochen. Die Wasserrahmenrichtlinie müsse eingehalten werden. <u>Anlagen:</u> 1.) Einwendungen des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) vom September 2018 2.) Einwendungen des Bürgerverein RIESA 2018 e. V. vom September 2018	Bestandteil dieser Erwiderungen der Vorhabenträgerin sind die dieser Anlage 8 beigefügten Erwiderungen, wie folgt: - Anlage 5: BUND Landesverband Sachsen e. V. vom 07.02.2018 - Anlage 10: Bürgerverein RIESA e. V. vom 07.02.2018
Bauklassen der Straßen Es wird gerügt, dass die Bauklassen der Straßen würden nicht den Vorgaben des geplanten Vorhabens entsprechen würden.	Der Einwand ist unbegründet. Es handelt sich jeweils um öffentliche Straßen. Als solche unterliegen sie der Straßenbaulast der Großen Kreisstadt Riesa, nicht hingegen der Vorhabenträgerin. Das Planvorhaben der Vorhabenträgerin endet an der Grundstücksgrenze und setzt eine funktionierende öffentliche Erschließung voraus. Da die Straßen dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, kann auch die Aufnahme des entstehenden Verkehrs vorausgesetzt werden.

Anlage 9: Einwendergemeinschaft – Vertreter Herr Toralf Schadewitz

	Die in den Planunterlagen vorgenommene Zuweisung der öffentlichen Straßen zu Bauklassen basiert auf der RSTO 12. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass diese Einteilungen fehlerhaft erfolgt sein könnten.
Beschränkter Nachtbetrieb und Lärmschutzwand Es wird behauptet, dass der beschränkte Nachtbetrieb, nur 2 LKW pro Stunde bzw. nur ein Containervollportalkran keine nennenswerte Minderung der Lärm- und Lichtimmissionen an den Immissionsorten bringen würde und unzureichend sei. Bezweifelt wird, wie diese Regelung kontrolliert und eingehalten werden soll. Der Verkehrslärm würde durch den zunehmenden Hafenbetrieb stark ansteigen und über den jetzt schon vorhandenen Lärmüberschreitungen in der Lauchhammer Straße liegen. Die verlängerte Lärmschutzwand in Länge und Höhe würde immer noch keinen ausreichenden Lärmschutz bieten. Die unakzeptable Zusatzbelastung werde abgelehnt.	Diese Einwendungen sind unbegründet. Sie weisen zudem lediglich allgemeine Behauptungen und Zweifel gegen die Zumutbarkeit der vorhabenbezogenen Auswirkungen auf. Konkrete Beanstandungen der zu den Lärm- und Lichtimmissionen eingeholten fachlichen Gutachten enthalten die Einwendungen hingegen nicht. 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 (z. B. Einschränkungen des Nachtbetriebes, Errichtung von Schallschutzwänden, Verkehrslenkungsmaßnahmen etc.) vorsehen, die in Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss festgelegt werden können.

Anlage 10

Erwiderungen der Vorhabenträgerin, der SBO GmbH,

zu den Einwendungen des „Bürgerverein Riesa 2018 e. V.“

Bearbeiter: REDEKER SELLNER DAHS Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB Berlin,

Wagener & Herbst Management Consultings GmbH Potsdam,

Faunistische Fachgutachten Karla Nippgen Radebeul,

Plan-T Planungsgruppe Landschaft und Umwelt Radebeul, PEUTZ Consult GmbH Düsseldorf,

duisport consult GmbH Duisburg, brenner BERNARD ingenieure GmbH Dresden, SBO GmbH

Dresden, 08.02.2019

Heiko Loroff
Geschäftsführer, SBO GmbH

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
Geschäftsführung
Magdeburger Str. 58, 01067 Dresden
Tel.: 0351 / 4982201 • Fax: 0351 / 4982202

Anlage 10: Bürgerverein Riesa 2018 e.V.

Erhobene Einwendungen gegen das Vorhaben **Einwender: Bürgerverein Riesa 2018 e. V.**	**Stellungnahme der Vorhabenträgerin** **(Stand: 08.02.2019)**
1. Planrechtfertigung Es wird gerügt, dass der Antragsteller im Erläuterungsbericht vom 22.03.2018 (S. 17, Punkt 3 „Vergleich der Planungsvarianten") „eine geforderte Umschlagkapazität von mindestens 1.000.000 TEU/Jahr" (Twenty Equivalent Unit) angibt.	**Zu 1.:** Es handelt sich hierbei um einen Schreib-/Eingabefehler. Richtig ist, dass durch die Vorhabenträgerin langfristig angestrebt wird, den Containerumschlag von derzeit ca. 43.000 TEU pro Jahr im bestehenden Terminal auf bis zu 100.000 TEU/Jahr im neu zu errichtenden KV-Terminal zu steigern.
1.1. PLANCO-Gutachten Es wird gerügt, dass die Vorhabenträgerin das PLANCO-Gutachten auf S. 35 des Erläuterungsberichtes verzerrt darstelle. Die Aussage der Vorhabenträgerin „Der Hafen zählt nach dem PLANCO-Gutachten zu den 21 bundesweit geeigneten Standorten für trimodale Umschlagstandorte" sei unzutreffend. Der Standort Riesa sei mit nur 13 Punkten von 24 möglichen in die schlechteste Kategorie C klassifiziert und „ein Standort mit aus heutiger Sicht eingeschränkter Eignung zur Übernahme von Hub-Funktionen bzw. Standorte mit geringem Aufkommenspotenzial".	**Zu 1.1.:** Der Einwand ist unbegründet. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben. Der Bau eines neuen 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 Ziff. Z 3.6.2 und 3.6.3 des Landesentwicklungsplans. Die Details der Umschlagsprognose für die Binnenschifffahrt stellen die Planrechtfertigung grundsätzlich nicht in Frage. Die in der Planrechtfertigung im Rahmen der Erörterungstermine am 26. u. 27.09.2016 vorgetragene und im **Anhang 22 „Vorhabenspräsentation Erörterungstermine"** auf S. 12, zur **„Tektur: Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren" (Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen)** enthaltene Aussage „Der Hafen Riesa zählt nach dem PLANCO-Gut-

	achten zu den 21 bundesweit geeigneten Standorten für trimodale Umschlagstandorte" ist zutreffend. Es ist richtig, dass diese Aussage in keiner Weise so wortwörtlich dem PLANCO-Gutachten zu entnehmen ist. Wäre dies der Fall und die Vorhabenträgerin hätte diese Aussage als Zitat übernommen, wäre diese auch entsprechend einschlägiger Gepflogenheiten als solches kenntlich gemacht worden. Diese durch die Vorhabenträgerin vorgenommene Aussage stellt einen zusammengefassten Aspekt eines der Ergebnisse dieses PLANCO-Gutachtens dar, nämlich dass der Hafen Riesa als trimodaler Umschlagstandort geeignet ist. In der ersten Bewertungsstufe wurden insgesamt 30 Häfen auf ihre Mindestvoraussetzungen für Hubfunktionen (Verkehrs-Drehscheibenfunktionen) untersucht. Im Ergebnis dessen wurden in der zweiten Bewertungsstufe 21 Standorte, darunter Riesa, auf ihre Eignung als Hub geprüft. Dass Riesa dabei 13 Bewertungspunkte von 24 möglichen und damit die Kategorie C erhalten hat, weshalb er „ein Standort mit aus heutiger Sicht eingeschränkter Eignung zur Übernahme von Hub-Funktionen bzw. Standorte mit geringem Aufkommenspotenzial" ist, ist dabei für diese durch den Bürgerverein thematisierte Einwendung unerheblich.
1.2. Nutzungskonflikt durch Lärm, Dauerlärmpegel Immissionsorte Es wird behauptet, dass der Dauerlärmpegel an allen Immissionsorten um ein Vielfaches steigt.	**Zu 1.2.:** Dieser Einwand ist unzutreffend. Zu der Tabelle 1 auf S. 2 der Stellungnahme wird als Quellenangabe „Peutz Consult 07.02.2018 Tabelle 5.1" angegeben. Diese Quellenangabe ist unzutreffend. Insbesondere die in den beiden letzten Spalten der Tabelle 1 angegebenen Werte für alle Immissionsorte und die Angaben im „Spaltenkopf" entsprechen

	nicht den in der von der PEUTZ Consult GmbH Düsseldorf erstellten **„Tektur – Überarbeitung der Ansätze ...“ (s. u. vgl. Tabelle 5.1, S. 20 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen).** 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 durch KV-Terminal) sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum eingehalten werden.
1.2.1 Vorbelastungen und amtliche Messungen Es wird gerügt, die Vorbelastungen seien unterschätzt worden, wodurch die Planer zu falschen Gesamtbelastungen kommen. Amtliche Vorbelastungsmessungen tags und nachts würden fehlen. Diese Messungen werden nachgefordert.	**Zu 1.2.1:** Der Einwand ist unbegründet. Die dem schalltechnischen Erläuterungsbericht zugrunde liegenden Vorbelastungen werden ausführlich in Kap. 3.3 „Vorbelastung“ des Erläuterungsberichtes beschrieben **(s. S. 9 u. 10 → Tektur – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ (TBL Dresden GbR, Bericht 024/14 vom 04.11.2014) unter Berücksichtigung der Einwendungen und Fragen aus den EÖT vom 27.09.2016) → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen).** Diese sind durch Fachgutachter ermittelt und geprüft worden. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass die Vorbelastungen unterschätzt worden sind, liegen nicht vor. Die Vornahme neuer Messungen war daher nicht erforderlich.

	Die gegen den schalltechnischen Erläuterungsbericht erhobenen Einwände sind insgesamt sehr pauschal gehalten. Insbesondere fehlt es an Konkretisierungen dazu, welche „Vorbelastungen" unterschätzt worden sein sollen. Aus diesem Grund ist eine konkretere Stellungnahme zu diesem Einwand nicht möglich.
1.2.2 Vor- u. Zusatzbelastung IO 9 (Lauchhammer Straße 17) Es wird gerügt, dass die Vor- und Zusatzbelastungen am Immissionsort IO 9 (Lauchhammerstraße 17) nicht plausibel ermittelt worden seien.	**Zu 1.2.2:** Auch dieser Einwand ist unbegründet. Es liegen keine konkreten Anhaltspunkte dafür vor, dass die Vor- und Zusatzbelastungen für den Immissionsort IO 9 unterschätzt worden sind. Entsprechende Anhaltspunkte sind auch der Stellungnahme nicht zu entnehmen. Die gegen den schalltechnischen Erläuterungsbericht erhobenen Einwände sind insgesamt sehr pauschal gehalten. Aus diesem Grund ist eine konkretere Stellungnahme zu diesem Einwand nicht möglich.
1.3 Pflegeinrichtung (IO 01, Kirchstraße 46) u. 6.1 Gebietseinstufungen Es wird beanstandet, dass die Gebietseinstufung des Immissionsortes IO 1 als Mischgebiet unzutreffend sei. Da es sich bei der dort vorhandenen Bestandsnutzung um eine Pflegeeinrichtung handelt, sei die Einstufung als Mischgebiet nicht nachvollziehbar. Im aktuellen Entwurf des Flächennutzungsplanes sei diese Pflegeeinrichtung auch nicht mehr in den Mischgebietsbereich einbezogen worden. Die Gebietseinstufung der Immissions-	**Zu 1.3 u. 6.1:** Dieser Einwand ist unbegründet, teilweise auch in tatsächlicher Hinsicht unzutreffend. Der Immissionsort IO 1 (Kirchstraße 46, Pflegeeinrichtung advita) wird sowohl in dem **„Schalltechnischen Gutachten"** der TBL Dresden GbR vom 04.11.2014 als auch in der von der PEUTZ Consult GmbH Düsseldorf erstellten **„Tektur – Überarbeitung der Ansätze ..." (Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** einem Mischgebiet zugeordnet. Dies ist zutreffend und entspricht der genehmigten Bestandsnutzung:

orte beruhe zudem auf einem im Entwurf befindlichen Flächennutzungsplan. Solange kein rechtskräftiger Bebauungsplan vorliege, sei von der Art der tatsächlichen Nutzung auszugehen.	Zwar ist es zutreffend, dass den Begriffen „Krankenhäuser" und „Pflegeanstalten" in Nr. 6.1 Satz 1 lit. f) der TA Lärm abweichend von den übrigen in Nr. 6.1 der TA Lärm genannten Gebietstypen eine objektbezogene Betrachtung der Schutzbedürftigkeit zugrunde liegt. Hinsichtlich dieser beiden Nutzungsarten ist Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm als Sonderregelung zu verstehen, die abweicht von der in den übrigen Fällen vorgenommenen gebietsbezogenen Betrachtung. Gleichwohl ist in der obergerichtlichen Rechtsprechung und auch in der Literatur anerkannt, dass der Begriff der „Pflegeanstalt" einschränkend auszulegen ist. Hiernach kann die in Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm zum Ausdruck kommende besondere Schutzbedürftigkeit Krankenhäusern und Pflegeanstalten nur dann zugebilligt werden, 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 durch die auf dem Grundstück Kirchstraße 46 in Riesa vorhandene Nutzung nicht erfüllt. Diese Auffassung hat auch die Große Kreisstadt Riesa unter Bezugnahme auf die maßgebliche Baugenehmigung bestätigt. Bei der am IO 1 vorhandenen Bestandsnutzung handelt es sich danach um ein Wohngebäude und nicht um ein Altenpflegeheim, sodass eine Einstufung des IO 1 in die Kategorie der Nr. 6.1 lit. f) der TA Lärm durch die Stadt nicht nachvollzogen werden kann.

	Soweit eingewandt wird, dass die Fläche des IO 1 im Entwurf des Flächennutzungsplans der Großen Kreisstadt Riesa nicht mehr in den Mischgebietsbereich einbezogen sei, ist dies bereits unzutreffend. Gemäß dem Entwurf zur 2. Offenlage des Flächennutzungsplanes mit Stand September 2017 befindet sich der IO 1 weiterhin in einem Mischgebiet. Diese Gebietseinstufung entspricht auch den tatsächlich vorhandenen Nutzungsverhältnissen (s. oben).
Es wird erneut angezweifelt, dass die Mischgebietseinstufungen für die Immissionsorte IO 1 bis IO 4 sowie IO 9 als allgemeines Wohngebiet zutreffend sind.	Das nördlich des Hafenbeckens gelegene Gebiet, in dem sich die Immissionsorte IO 1 bis IO 4 befinden, ist als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO einzustufen. Gemäß dem allgemeinen Gebietscharakter dienen Mischgebiete dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören (§ 6 Abs. 1 BauNVO). In dem betreffenden Gebiet östlich der Strehlaer Straße und nördlich des Hafenbeckens sind sowohl Wohnnutzungen als auch Gewerbebetriebe vorhanden. Zu den Gewerbebetrieben zählen etwa das Fensterbauunternehmen „Krauspe & Söhne“ (Kirchstraße 21) sowie die Auto- und Quad-Vermietung Andreas Krauspe (Kirchstraße 21). Einer Einordnung des Gebietes als allgemeines Wohngebiet steht zudem die im Nordosten des Gebietes gelegene Kläranlage des Zweckverbandes Abwasserbeseitigung Oberes Elbtal Riesa entgegen. Selbst wenn man das Gebiet nördlich des Hafenbeckens als ein allgemeines Wohngebiet einstufte, müssten aufgrund der vorhandenen Ge-

	mengelagesituation i. S. von Ziffer 6.7 der TA Lärm die Immissionsrichtwerte eines Mischgebietes angesetzt werden. Eine Gemengelage ist gegeben, wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen. Vorliegend grenzt das zu betrachtende Gebiet im Westen an das nördliche Hafengelände, auf dem das bereits vorhandene Containerumschlagterminal betrieben wird. Im Nordosten des Gebietes befindet sich die bereits benannte Kläranlage. Südlich des Hafenbeckens grenzt das Gebiet an die Vorhabenfläche, die auch in der Vergangenheit gewerblich genutzt worden ist. Im Südosten liegen Düngemittelsilos der Beiselen GmbH einschließlich der vorhandenen Schiffsanlegestelle und der Bahnanbindung für den Zu- und Abtransport der Düngemittel. Die Einstufung des Immissionsortes IO 9 (Lauchhammerstraße 17) als allgemeines Wohngebiet entspricht ebenfalls den tatsächlichen Nutzungsverhältnissen. Insbesondere ist das Gebiet nicht als reines Wohngebiet einzustufen. In der näheren Umgebung des Immissionsortes 9 befinden sich nicht ausschließlich Gewerbebetriebe, die allein zur Deckung des Bedarfs für die Bewohner des Gebietes dienen. Auf der gegenüber liegenden Straßenseite der Lauchhammerstraße befindet sich hinter der Bäckerei/Konditorei Freddy Krauße resp. dem Baugeschäft Gunter Illgen (beide Lauchhammerstraße 36) ein größeres Betriebsgelände. Nördlich des Wohnblocks, in dem sich der Immissionsort IO 9 befindet, wird eine Vinothek (Weinhandlung Thiel, Lauchhammer

	Straße 23) betrieben. In nordwestlicher Richtung liegt das Werner-Heisenberg-Gymnasium (Friedrich-Ebert-Platz 6A). Südlich des Wohnblocks an der Weststraße befindet sich das Logistikzentrum der Transport und Logistik Tralo GmbH (Spinnereistraße 3). Selbst wenn man den Wohnblock, an dessen nordöstlicher Ecke der Immissionsort IO 9 liegt, entgegen dem Vorstehenden als ein reines Wohngebiet einstufte, wären aufgrund der vorhandenen Gemengelage gemäß Ziff. 6.7 der TA Lärm zumindest die Immissionsrichtwerte eines allgemeinen Wohngebietes anzusetzen. Der Wohnblock mit dem Immissionsort IO 9 liegt in unmittelbarer Nähe zu den Betriebsgeländen der Transport Logistik Tralo GmbH (Spinnereistraße 3), der Elektro-Industriemontagen GmbH (Uttmannstraße 15) und der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi (Gröbaer Straße 3).
1.4. Nichteinhaltung von gesetzlichen Abstandsflächen zur bestehenden Wohnbebauung Es wird gerügt, dass in den Planunterlagen keine Prüfung der Mindestabstände zu der nächstgelegenen Wohnbebauung enthalten sei. Die nächsten Wohnhäuser würden nur ca. 35 m bis 130 m vom geplanten KV-Terminal entfernt liegen.	**Zu 1.4.:** Der Einwand ist unbegründet. 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. Im Übrigen wird in den Planunterlagen nachgewiesen, dass das Vorhaben keine unzumutbaren Einwirkungen auf die benachbarten Wohnnutzungen auslöst.

Es wird gerügt, dass der Schutzabstand zur Containerreparaturhalle einen geforderten Mindestabstand zur nächsten Wohnbebauung von 300 m nicht einhalten würde.	Dies ist unbegründet. Es ist schon nicht ersichtlich, aus welcher Rechtsgrundlage sich der genannte Mindestabstand ergeben sollte. Da an anderer Stelle in der Stellungnahme auch von Abstandsklassen die Rede ist, wird darauf hingewiesen, dass das Vorhaben keinen Störfall-Betrieb umfasst. Unabhängig davon, umfasst das Planvorhaben nicht die Errichtung der angesprochenen Containerreparaturhalle. Die Containerreparaturhalle wurde bereits im Jahr 2015 auf der Grundlage einer bestandskräftigen Genehmigung errichtet (Baugenehmigung Nr. BA/0035/2014 - Neubau einer Funktionshalle mit Verkehrsanlagen für den Containerservicebereich einschließlich Löschwasserbecken, Stellplätzen und Aufstellplätzen für Container) und seither durch die Vorhabenträgerin betrieben. Gegenstand des hiesigen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist die Errichtung und der Betrieb eines trimodalen Containerterminals im Hafen Riesa. Dieses umfasst zur Bedienung der Transportmittel zwei schienengebundene Portalkräne, unterhalb derer sich sowohl Schiffsanlegestellen als auch Gleise, eine Be- und Entladespur für LKW sowie Containerstellflächen befinden. Zur Ver- und Entsorgung des Terminals sind Trink- und Löschwasserleitungen, Leitungen für die Stromversorgung sowie Regen- und Schmutzwasserkanäle vorgesehen. Zum Gegenstand des Planvorhabens gehören zudem u. a. ein

	Löschwasserpumpwerk im Hafenbecken, die Umzäunung des Terminalbereichs östlich der Hafenbrücke, die Herstellung des Zufahrtsbereichs einschließlich einer asphaltierten Fläche für LKW-Stellplätze westlich der Hafenbrücke sowie die Errichtung eines Gategebäudes **(Planteil → Ordner 2 der Tekturplanungsunterlagen → Tektur Übersichtslageplan resp. Tektur Lagepläne 1 bis 4 „Zeichnungs-Nr.: 2.3-1 bzw. 2.5.1-1 bis 2.5.4-1).**
Es wird gerügt, dass die Planunterlagen infolge der vorgesehenen Einstellung des Containerumschlags am bestehenden Containerumschlagterminal auf der Nordseite des Hafenbeckens eine Verbesserung der dortigen Immissionslage feststellten. Nach Einstellung des Containerumschlages sollen dort nach Aussage der Vorhabenträgerin zukünftig in nicht unerheblichem Umfang Schüttgüter umgeschlagen werden. Bei Schüttgütern wäre mit zusätzlichen Lärm- und Staubimmissionen in der Umgebung zu rechnen.	Der Einwand ist unbegründet. Richtig ist, dass mit der Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals auf der Südseite der Containerumschlag auf dem gegenwärtigen Hafengelände nördlich des Hafenbeckens endet. Der weitere Güterumschlag (insbesondere Schütt-, Stück- und Massengut) soll hingegen weiter auf der Nordseite in dem bisherigen Umfang erfolgen. Eine Erhöhung des genehmigten Güterumschlags an der Nordseite ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsantrags. Mit zusätzlichen vorhabenbedingten Lärm- und Staubbeeinträchtigungen aufgrund des fortgesetzten Umschlags am Nordufer ist daher nicht zu rechnen.
Es wird gerügt, dass die nächstgelegene Wohnbebauung in einem Allgemeinen Wohngebiet (WA) an der „Lauchhammer Straße 17“ nur in 130 m Entfernung zum neuen KV-Terminal liege, womit der geforderte Mindestabstand von 500m weit unterschritten werde.	Dies ist unbegründet. Es ist schon nicht ersichtlich, aus welcher Rechtsgrundlage sich der genannte Mindestabstand ergeben sollte. Da an anderer Stelle in der Stellungnahme auch von Abstandsklassen die Rede ist, wird darauf hingewiesen, dass das Vorhaben keinen Störfall-Betrieb umfasst.

Anlage 10: Bürgerverein Riesa 2018 e.V.

Es wird gerügt, dass die bereits genehmigten und errichteten Gebäude in den Planunterlagen als Bestandsgebäude behandelt werden und nicht Teil des Planfeststellungsantrags sind. Es würde sich um einen einheitlichen Bereich handeln, für den kein Bebauungsplan vorliege. Die neuen Gebäude hätten sich nach § 34 BauGB in die nähere Umgebung einfügen müssen.	Die Einwendungen sind unbegründet. Die „neuen Gebäude" sind nicht konkret benannt. Die Vorhabenträgerin geht jedoch davon aus, dass der bereits erfolgte „Neubau einer Funktionshalle mit Verkehrsanlagen für den Containerservicebereich einschließlich ..." (s. vorstehend unter 1.4), das „Containerverkehrsabfertigungsgebäude" sowie die „Errichtung einer Trafostation" gemeint sind. Für diese Vorhaben sind in den Jahren 2014 und 2015 bereits bestandskräftige Genehmigungen erteilt worden (Umbau und Erweiterung des vorhandenen Sozialgebäudes: Baugenehmigung Nr. BA/0038/2014, Neubau einer Funktionshalle mit Verkehrsanlagen für den Containerservicebereich einschließlich Löschwasserbecken, Stellplätzen und Aufstellplätzen für Container: Baugenehmigung Nr. BA/0035/2014, Errichtung eines Trafogebäudes: Baugenehmigung Nr. BA/0083/2014). Ihre Errichtung kann und muss daher nicht nochmals genehmigt werden. An der Eigenständigkeit dieser Nutzungen kann angesichts des bereits erfolgenden Betriebs kein Zweifel bestehen.
Es wird gerügt, dass eine Rücksichtnahme auf die in der Umgebung vorhandenen Nutzungen durch den vorgesehenen 3-Schicht-Betrieb an 7 Tagen in der Woche rund um die Uhr in unzureichender Weise gegeben sei.	Der Einwand ist unbegründet. 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 schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen. Aus diesem Grund ist der nach dem Betriebskonzept

	des Vorhabens vorgesehene eingeschränkte 3-Schicht-Betrieb zulässig. Dies schließt auch den Wochenendbetrieb ein.
II. Planrechtfertigung, Variantenprüfung, Trimodalität Es wird gerügt, dass eine rechtliche Widersprüchlichkeit vorliege, da die Planfeststellung die Gesamtheit aller Maßnahmen darstellen müsse und nur in der Gesamtheit eine Planfeststellung erfolgen könne. Damit wäre keine Planfeststellung für angeblich drei „verschiedene" geprüfte Varianten mehr gegeben. Die Entscheidung für Variante 3 hätte schon vor Planungsbeginn festgestanden. Die baulich in den Jahren 2014 und 2015 durchgeführten und dem Vorhaben zuzurechnenden Maßnahmen „Errichtung einer 540m langen Stahlspundwand an der Kaimauer", Errichtung des Containerverkehrsabfertigungsgebäudes, Errichtung der Containerservicehalle, Neubau einer Containerstellfläche, Bau der südlichen Hafenerschließungsstraße, Errichtung des Fernwärmeanschlusses sowie die Umverlegung der Trafostation seien nicht in das Planfeststellungsverfahren einbezogen worden.	**Zu II.:** Der Einwand ist unbegründet. Die vorgenommene Alternativenprüfung ist nicht zu beanstanden. Als alternative Planungsvarianten wurden der Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite des Hafens sowie die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite im Bereich „Neuer Hafen" untersucht. Die Prüfung umfasste sowohl die Standortmindestanforderungen (geforderte Umschlagskapazität von mindestens 100.000 TEU/Jahr; 3-Schichtbetrieb; Trimodalität) als auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens an den jeweiligen Standorten (vgl. **Kap. 3 „Vergleich der Planungsvarianten" → Tektur Erläuterungsbericht (S. 17-22), Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen**). Bei dem Planvorhaben handelt es sich nicht um einen Gewässerausbau i. S. von § 68 WHG, für den ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich sein könnte. Denn das Vorhaben betrifft nicht die Umgestaltung des Hafenbeckens einschließlich der Ufer Gegenstand des hiesigen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist vielmehr die Errichtung und der Betrieb eines trimodalen Containerterminals im Hafen Riesa. Dieses umfasst zur Bedienung der Transportmittel zwei schienengebundene Portalkräne, unterhalb derer sich sowohl Schiffsanlegestellen als auch Gleise, eine Be- und Entladespur

	für LKW sowie Containerstellflächen befinden. Zur Ver- und Entsorgung des Terminals sind Trink- und Löschwasserleitungen, Leitungen für die Stromversorgung sowie Regen- und Schmutzwasserkanäle vorgesehen. Zum Gegenstand des Planvorhabens gehören zudem u. a. ein Löschwasserpumpwerk im Hafenbecken, die Umzäunung des Terminalbereichs östlich der Hafenbrücke, die Herstellung des Zufahrtsbereichs einschließlich einer asphaltierten Fläche für LKW-Stellplätze westlich der Hafenbrücke sowie die Errichtung eines Gategebäudes **(Planteil → Ordner 2 der Tekturplanungsunterlagen → Tektur Übersichtslageplan resp. Tektur Lagepläne 1 bis 4 „Zeichnungs-Nr.: 2.3-1 bzw. 2.5.1-1 bis 2.5.4-1).**
Es wird behauptet, dass durch den Vorgriff von Einzelbaumaßnahmen das Gemeinwohl durch die Planfeststellung gravierend und nachteilig beeinflusst werde. Die Baumaßnahmen auf der Südseite würden keinen vorhandenen Bestand darstellen und einer Planung mit Öffentlicher Beteiligung und Bekanntgabe bedürfen, was nicht geschehen sei.	Die Einwendungen sind unbegründet. Die „Baumaßnahmen auf der Südseite“ sind nicht konkret benannt. Die Vorhabenträgerin geht jedoch davon aus, dass wohl z. B. der „Neubau einer Funktionshalle mit Verkehrsanlagen für den Containerservicebereich einschließlich …“ gemeint sein könnte. Insofern wird auf die vorstehenden Ausführungen sowie die Erwiderungen unter 1.4 verwiesen.
Es wird eingewandt, dass für die Ausbaumaßnahmen im Hafen Riesa Fördergelder verschwendet würden, obwohl eine Trimodalität bei verschwindend geringem Schiffsverkehr auf der Elbe kaum gegeben wäre.	Der Einwand ist unbegründet. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben (vgl. hierzu bereits vorstehend zum PLANCO-Gutachten unter 1.1).

	Vorliegend handelt es sich um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist daher der prognostizierte Güterbahnverkehr. Für diesen geht aus der **„Tektur: Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren“** hervor, dass die Auslastungsgrenze der bahnseitigen Umschlagskapazität bereits seit dem Jahr 2010 erreicht ist (vgl. **Kap. 1 Hafen Riesa - Historie, Lage, Standort und Ausgangssituation → Tektur: Erläuterungsbericht (S. 13, vorletzter Absatz) → Ordner 1: 1.Tektur der Planunterlagen**). Für den prognostizierten Anstieg des bahnseitigen Containerumschlags bietet das derzeit bestehende Terminalgelände nicht die erforderlichen Kapazitäten. U. a. auch davon ausgehend hat die Vorhabenträgerin am 30.09.2011 einen Förderantrag zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa – Alter Hafen“ gemäß „Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ bei der dafür zuständigen Institution eingereicht. Dieser wurde bewilligt. Der Gesamtcharakter des Vorhabens als trimodaler Güterumschlagplatz im Hafen Riesa ist gegeben (siehe hierzu **„Tektur: Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren“ → Anhang 21 „Umschlagprognose“, Anhang 22 „Vorhabenspräsentation Erörterungstermine, z. B. Seite 12“ u. PLANCO-Gutachten**). Hierzu wird im Übrigen auf die hier unter II. erwiderten Einwendungen sowie

	die vorstehenden Ausführungen zu „**PLANCO-Gutachten (1.1)** “ verwiesen.
Es wird eingewandt, dass das Vorhaben entgegen den Angaben im Erläuterungsbericht nicht dem Ausbau des Schiffsverkehrs sondern der Deckung des prognostizierten Bedarfs nach schienengebundenem Umschlagsverkehr diene.	Der Einwand ist unbegründet. Der in der Stellungnahme zitierte Satz aus dem Erläuterungsbericht **(S. 35 im Erläuterungsbericht → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen)** steht nicht im Zusammenhang mit der angesprochenen „Planung“ und auch nicht mit dem „hochwassergefährdeten Gebiet“. In diesem **Abschnitt 5.2.4** wird die „Planrechtfertigung“ begründet **(s. u. vgl. S. 35 bis 37 o. g. Unterlagenhinweis)**. Diese ist gegeben und wird durch den Einwand auch nicht in Frage gestellt.
Es wird behauptet, dass keine funktionierende Schifffahrt auf der Elbe existiere. Der BUND und das Land Sachsen würden den Ausbau der Elbe aus ökonomischen und ökologischen Gründen ablehnen.	Diese Einwendung ist unbegründet. Die Binnenschifffahrt nimmt eine wichtige Ergänzungsfunktion zur Bahn im Vor- und Nachlauf zu den Seehäfen wahr. Umgekehrt kann die Bahn als „Binnenschiffsersatzverkehr“ 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 Riesa. Wo es möglich ist, soll wegen ihrer wirtschaftlichen Vorteile die Binnenschifffahrt genutzt werden, wo nicht, die Bahn. Insofern bietet dieses Zusammenspiel der beiden Verkehrsträger Bahn und Schiff für jeden Verlader auch eine höchstmögliche Zuverlässigkeit bei optimaler Nutzung der jeweiligen Vorteile der Verkehrsträger.

Anlage 10: Bürgerverein Riesa 2018 e.V.

Es wird gerügt, dass eine Alternativplanung an anderer Stelle fehle. Der Verkehr würde ausschließlich zu über 90% als Bahn und LKW durchgeführt werden.	Der Einwand ist unbegründet. Die vorgenommene Alternativenprüfung ist nicht zu beanstanden (s. hierzu bereits vorstehend). Die Prüfung von den in der Stellungnahme des Bürgervereins angesprochenen Alternativstandorten für den Bahn- und LKW-Umschlag ist nicht erforderlich. Diese entspricht nicht der von der Vorhabenträgerin bezweckten Errichtung eines trimodalen Containerumschlagsterminals. Als ein insofern anderes Projekt stellt es keine zu prüfende Alternative dar. Dies ist grundsätzlich von den Standortmindestanforderungen bzw. Trassierungsparametern abhängig, die für das Vorhaben maßgeblich sind. Vorliegend geht es dem Vorhabenträger um die Errichtung eines trimodalen Umschlagsterminals. Ein derartiges Terminal, das neben dem Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert, kann an von Seiten des Bürgervereins angeregten Alternativstandorten nicht verwirklicht werden.
III. Erhalt des Lebensraumes Elbe Es wird gerügt, dass zu dem sprunghaften Anstieg der prognostizierten schiffsbezogenen Umschlagsmengen zwischen den Jahren 2017 und 2022 eine hinreichende Begründung in den Planunterlagen fehle.	**Zu III:** Die Einwendung ist unbegründet. Sie ist im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet. Diese ist gegeben (vgl. hierzu bereits vorstehend unter 1.1). Unabhängig davon erklärt sich der sprunghafte Anstieg aus der Kapazitätserweiterung des KV-Terminals nach Fertigstellung und der Planung der Vorhabenträgerin, dann statt bisher einer Schiffsabfertigung pro Woche zwei Schiffsabfertigungen pro Woche Richtung Hamburg

	durchzuführen. Pro Binnenschiffsabfertigung werden etwa 150 TEU ein- und ausgehend gesamt umgeschlagen.
Es wird gerügt, dass die Schifffahrtverhältnisse und damit die Verlässlichkeit der Elbe in der Umschlagsprognose nicht ausreichend betrachtet worden seien (Niedrig-/Hochwasser). Die Wasserführung (Abfluss) sei stark schwankend. Die ganzjährige Schiffbarkeit sei die Ausnahme; Niedrigwasser hingegen die Regel. Ein regelmäßiger Containerlinienverkehr auf der Elbe sei nicht möglich. Es trete ein jährlicher Transportstopp von bis zu sechs Monaten ein. Während der Zeiten des Transportstopps könnten keine Schiffe die Häfen der Vorhabenträgerin verlassen. Die Niedrigwasserstände der deutschen Elbe in den letzten 25 Jahren und aktuelle sowie absehbare Wasserstände ließen keine ökonomisch konkurrenzfähige Schifffahrt gegenüber Bahn und LKW zu. Wegen schwankender Niedrig- u. Hochwasserstände sei keine planbare und damit rentable Güterschifffahrt möglich.	Die Einwendung ist unbegründet. Sie ist im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet. Diese ist vorliegend gegeben. Es wird insofern auf die vorstehenden Ausführungen unter 1.1 verwiesen.
Es wird eingewandt, dass das Gesamtkonzept Elbe kein Beleg für die Verbesserung der Elbe-Schiffbarkeit sei, da die Umsetz- und Machbarkeit der Ziele (Fahrrinnentiefenziel 1,4 m unter GlW 2010) nicht überprüft wurden.	Die Einwendung ist unbegründet. Sie ist im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet. Diese ist vorliegend gegeben. Es wird insofern auf die vorstehenden Ausführungen unter 1.1 verwiesen.
Die Prognose einer linearen Umschlagssteigerung für den Hafen Hamburg sei veraltet. Vielmehr würde der Umschlag dort tatsächlich seit einigen Jahren stagnieren. Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI sei zu	Es trifft zu, dass der Containerumschlag im Hamburger Hafen 2016 zu 2017 von 8,9 Mio. TEU auf 8,8 Mio. TEU, d.h. um ca. 1% gesunken ist. Dabei ist die Anzahl der Abfahrten von beladenen Containern jedoch gleich geblieben (Statistiken „Containerumschlag 1990 – 2017“

beachten. Das prognostizierte Güterwachstum träfe vor allem für die „alten" Bundesländer zu. Eine Wachstumsprognose in Höhe Basis von 2,9 % sei für die „neuen" Bundesländer aus dieser Prognose nicht oder kaum ableitbar.	(Hafen Hamburg Marketing e.V., 2018)). Durch die mit Fertigstellung 2021 geplante Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe wird sich die Wettbewerbssituation Hamburgs allerdings deutlich verbessern, so dass Ladungen angenommen werden können, die bisher aus Kapazitätsgründen nicht über Hamburg verladen werden konnten (Wirtschaft „Hafen Hamburg in Berlin – zuverlässiger Partner durch innovative Lösungen" (Hafen Hamburg Marketing e.V., 2018)). Auch der Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens nimmt laut aktuelleren Prognosen in Zukunft wieder zu und wird um 3,2% p.a. wachsen (Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025 (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, 2015)). Ostdeutschland und das Elbstromgebiet gehören dabei für den Hamburger Hafen zu den wichtigsten Einzugsgebieten. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass für das neue KV-Terminal in Riesa auch weitere Verkehrsrelationen geplant sind, unter anderem nach Duisburg (mit Anschluss an Rotterdam) und Österreich. Diese neuen Verkehrsrelationen werden zur Entlastung des Straßenverkehrs durch die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Schiff beitragen. Neben Containern ist hierbei auch der Bahntransport von unbegleiteten Sattelaufliegern von Interesse. Der KV mit Sattelaufliegern im Allgemeinen mag in absoluten Zahlen zwar aktuell noch eine Nische darstellen, bietet jedoch einen besonders schnell wachsenden Markt. Berechnet nach Eurostat (2018) wuchsen unbegleitete

	Bahntransporte von Sattelaufliegern zwischen 2008 und 2017 im jährlichen, europäischen Durchschnitt (CAGR) um 9,37%, innerhalb Deutschlands um 15,71%. Die Wachstumsprognose auf Basis von 2,9 % Zuwachs ist u.a. auch aus den vorstehenden Gründen realistisch.
Die angesetzten Verlagerungspotenziale der Umschläge im Hafen Riesa von LKW auf Schiene und Schiff seien auf der Basis des prognostizierten Wachstums bei „Wacker Chemie" weder planbar noch realistisch. Aufgrund der Niedrigwassersituation der letzten fünf Jahre könne nicht von einem geringeren Ausfallrisiko bei der Elbenutzung ausgegangen werden. Dies sei unehrlich und unprofessionell.	Diese Einwendungen sind unbegründet. Die Binnenschifffahrt nimmt eine wichtige Ergänzungsfunktion zur Bahn im Vor- und Nachlauf zu den Seehäfen wahr. Umgekehrt kann die Bahn als „Binnenschiffsersatzverkehr" 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 Riesa. Wo es möglich ist, soll wegen ihrer wirtschaftlichen Vorteile die Binnenschifffahrt genutzt werden, wo nicht, die Bahn. Insofern bietet dieses Zusammenspiel der beiden Verkehrsträger Bahn und Schiff für die „Wacker Chemie" wie für jeden anderen Verlader auch eine höchstmögliche Zuverlässigkeit bei optimaler Nutzung der jeweiligen Vorteile der Verkehrsträger. Bezüglich der Prognose ist deshalb anzumerken, dass – sollte es zu Jahren mit Niedrigwasser kommen – die Gesamtmenge zuverlässig auch durch die Bahn bewältigt werden kann, wie bereits auch in den Jahren mit Niedrigwasser zuvor erfolgt. Dies gilt in besonderem Maße, als die Vorhabenträgerin bei über 1/3 der Gesamtmenge der Container

	als Auftragnehmer über den Einsatz von Bahn oder Binnenschiff selbst entscheiden kann, natürlich unter Berücksichtigung der Anforderungen der Versender und der verkehrlichen Bedingungen. Auch insofern wird ganz grundsätzlich darauf hingewiesen, dass die Details der Umschlagsprognose das Vorliegen der Planrechtfertigung für den Neubau eines trimodalen Containerterminals im Hafen Riesa nicht in Abrede stellen (vgl. hierzu bereits vorstehend unter 1.1). Unabhängig davon ist die Elbe eine Bundeswasserstraße und Bestandteil des Transeuropäischen Korridors East Med. Die EU Kommission unterstützt Projekte, welche die Schiffbarkeit auf der Elbe verbessern im Rahmen des CEF-Programmes (siehe hierzu „Orient East Med" (European Commission Mobility and Transport, 2018)). Für die Tschechische Regierung ist die Nutzung der Elbe als internationale Wasserstraße von hoher Bedeutung für den Zugang zu den Seehäfen und zum offenen Meer.
Es wird gerügt, dass in den Planunterlagen eine Begründung für den prognostizieren Containertransport per Schiff nach Lovosice (Tschechien) fehle.	Die Vorhabenträgerin, welche mit ihrer Tochtergesellschaft CSP s.r.o. die tschechischen Binnenhäfen in Lovosice und Decin betreibt, unterstützt in diesem Zusammenhang die Bestrebungen, mehr Verkehr über die Elbe per Binnenschiff von/nach Tschechien zu realisieren. Speziell für den Standort Lovosice ist einzuschätzen, dass hier durch örtliche Verlader ein zunehmendes Potenzial an Containertransporten vorhanden ist. Deshalb ist geplant hierfür eine Anbindung an das KV-Terminal in Riesa per Binnenschiff mit einer wöchentlichen An-und Abfahrt

	herzustellen. Der Realisierung dieser Transportstrecke stehen keine durchgreifenden Hindernisse entgegen. Aus diesem Grund konnte auch diese Verbindung bei der Prognose der Umschlagszahlen Berücksichtigung finden.
Der überwiegende Teil der auf der Elbe transportierten Container würde mit einer Containerlinie verschifft, die in Kooperation mit der SBO betrieben wird. Es sollte eine Klärung dahingehend erfolgen, ob eine Quersubventionierung vorliege.	Die Einwendung ist unbegründet. Sie ist im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet. Diese ist vorliegend gegeben. Es wird insofern auf die vorstehenden Ausführungen unter 1.1 verwiesen.
Es wird gerügt, dass zwischen dem Text und der Abbildung 6 des Umschlagsgutachtens hinsichtlich der Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt (Hinweis auf CO_2-freien Albatross-Express TFG Transfracht) ein inhaltlicher Widerspruch bestehe.	Dieser Einwand ist unbegründet. Die Aussage zur Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt bezieht sich auf das PLANCO Gutachten, ist aus dieser Quelle hergeleitet und in diesem Zusammenhang korrekt. Dass der Albatross Express CO_2 frei durchgeführt werden würde, kann nicht geprüft und auch nicht nachvollzogen werden. Auf einem unter https://www.transfracht.com/leistungen/eco-plus.html abrufbaren Schaubild der Transfracht ist der Bahnstrommix rechnerisch mit 42% „Erneuerbare Energien“ angegeben sowie weiteren 13,8 % „Grünen Angeboten mit EE-Anteil“. Das heißt in Summe 55,8 %, nicht 100%. Der Rest verteilt sich auf Braunkohle, Steinkohle und Kernenergie.
Die Antragsunterlagen seien im Hinblick auf den prognostizierten Schiffsumschlag im Hafen Riesa widersprüchlich. Die Untersuchungen gingen von einem künftigen Anstieg des Schiffsumschlages aus, obwohl diese	Der behauptete Widerspruch in den Antragsunterlagen liegt nicht vor. Ein Rücklauf der jährlichen Binnenschifffahrtstransporte trat tatsächlich nur in vereinzelten Jahren mit starkem Niedrigwasser auf. Für die

Umschläge in den vergangenen Jahren massiv rückläufig waren. Die geringen und zudem zurückgehenden Umschläge im Containerschiffsverkehr erforderten keine Erhöhung der Umschlagskapazitäten im Hafen. Soweit die Umschlagsprognose von einer Trendumkehr im Schiffsumschlag ausgeht, fehle es an der gebotenen detaillierten Begründung.	Prognose der Entwicklung der Binnenschifffahrtstransporte sind jedoch die Jahre mit einer normalen Wasserführung maßgeblich. In den Jahren mit normaler Wasserführung war ein Anstieg der Binnenschiffstransporte zu verzeichnen. Dieser positive Trend wird zudem durch die künftig verbesserten Bedingungen für die Schifffahrt auf der Elbe anhand des unter Beteiligung des BUND erarbeiteten Gesamtkonzeptes Elbe bestätigt. Ein Widerspruch liegt insoweit nicht vor.
Zu der Behauptung, dass der Binnenschifffahrt eine wichtige „Ergänzungsfunktion" zukäme, fehle es an einer faktisch fundierten Begründung.	Die Tatsache, dass bei Schiffbarkeit der Elbe die Binnenschifffahrt einen Teil der Containerverkehre übernimmt, ist auf die kostengünstigere Abwicklung, besonders bei weniger eilbedürftigen Containern, gegenüber der Bahn zurückzuführen. Ansonsten würde das nicht stattfinden. Der in Jahren mit niedrigem Wasserstand niedrigere Anteil der Binnenschifffahrt korrespondiert mit einem höheren Anteil der Bahn und demonstriert diese Ergänzungsfunktion anschaulich. Unabhängig davon wird auf die vorstehend unter 1.1 dargestellten Ziele der Raumordnung im Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen für den Hafen Riesa und das KV-Terminal im Hafen Riesa verwiesen.
Es wird gerügt, die Trimodalität bestünde weitgehend nur auf dem Papier und diene hauptsächlich dazu, Fördermittel abzugreifen. Ein Ausbau des Hafens Riesa sei nicht notwendig. Es solle nach einer hochwassersicheren Alternative außerhalb der Flussaue und eines Wohngebietes gesucht werden.	Die Einwendungen sind unbegründet. Sie ist im Kern auf die Planrechtfertigung gerichtet. Diese ist vorliegend gegeben. Es wird insofern auf die vorstehenden Ausführungen unter 1.1 sowie auf die unter II. erwiderten Einwendungen verwiesen. Die Lage innerhalb des fest-

	gesetzten Überschwemmungsgebietes steht Errichtung und Betrieb eines trimodalen KV-Terminals nicht entgegen. Die Auswirkungen im Hochwasserfall sind gut beherrschbar.
Es wird gerügt, dass keine „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ für das Planvorhaben ableitbar seien.	Dieser Einwand ist unbegründet. 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 überwiegenden öffentlichen Interesses“ sprechen. Es gilt vielmehr das Abwägungsgebot (vgl. § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG). Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen 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 auch ein öffentliches Interesse. Der vorgesehen Ausbau des KV-Terminals stärkt den Wirtschaftsstandort Riesa. Die Auslastung der aktuellen Kapazitäten des Hafens Riesa und die Umschlagsprognosen für den Containerumschlag belegen, dass die nachgefragten Umschlagsleistungen ohne einen Ausbau des Hafens kurz- und mittelfristig nicht mehr bedient werden kann. Die in der Umgebung Riesas gelegenen Gewerbe-

	und Industriebetriebe sind daher ohne das Vorhaben auf alternative Standorte angewiesen. Darüber hinaus besteht ein öffentliches Interesse am Ausbau der Infrastruktur für die Binnenschifffahrt, um diesen klimafreundlicheren Transportträger verstärkt zu vernetzen und zu nutzen. Das öffentliche Interesse an dem Vorhaben ist zudem u.a. im Landesentwicklungsplans Sachsen dokumentiert. Dort ist als Ziel der Raumordnung unter Ziffer 3.6.2 festgelegt: definiert: „Die Häfen in Riesa, Dresden und Torgau sind, auch in ihrer Funktion als Schnittstelle zwischen Binnenschifffahrt und den Verkehrsträgern Straße und Schiene, in ihrem Bestand zu sichern und bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. Die zielförmige Festlegung in Ziffer 3.6.3 des Landesentwicklungsplans lautet: „In Riesa ist ein neues Terminal für den kombinierten Verkehr zu bauen.“
Es wird eingewandt, dass keine Alternativenprüfung zu anderen Standorten außerhalb des Hafens erfolgt sei.	Die Prüfung von anderen Standorten außerhalb des Hafens ist nicht erforderlich. Diese entsprechen nicht der von der Vorhabenträgerin bezweckten Errichtung eines trimodalen Containerumschlagsterminals. Als ein insofern anderes Projekt stellt es keine zu prüfende Alternative dar. Dies ist grundsätzlich von den Standortmindestanforderungen bzw. Trassierungsparametern abhängig, die für das Vorhaben maßgeblich sind. Vorliegend geht es der Vorhabenträgerin um die Errichtung eines trimodalen Umschlagsterminals. Ein derartiges Terminal, das neben dem Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert,

	kann an vom Bürgerverein angeregten anderen Standorten nicht verwirklicht werden.
Es wird gerügt, dass im Rahmen der Alternativenprüfung kein Vorhabenstandort außerhalb von Gebieten mit Hochwassergefahren geprüft worden sei.	Dieser Einwand ist unbegründet. Der gewählte Vorhabenstandort ist geeignet. Die Lage innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes steht Errichtung und Betrieb eines trimodalen KV-Terminals nicht entgegen. Die Auswirkungen im Hochwasserfall sind gut beherrschbar. Im Übrigen wird kein besser geeigneter Standort genannt, der im Rahmen der Alternativenprüfung hätte überprüft werden müssen. Hinsichtlich der angesprochenen Hochwasserrisiken ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die Überschwemmungssituation auf den Vorhabenflächen durch das Planvorhaben verbessert wird. Maßgeblich hierfür ist u. a. die geplante Anhebung des Geländes im Bereich der Kaianlage (vgl. den **Hochwassermaßnahmenplan → Ordner 4, Register 2, der Tekturplanungsunterlagen**). Darüber hinaus trägt die Vorhabenträgerin den Hochwasserrisiken durch angepasste Bauweisen Rechnung. Als Beispiel sei die aufgeständerte Errichtung der Mittelspannungsanlage zur Versorgung der Containervollportalkräne genannt (vgl. **Kap. 6.3.2.2 Elektroenergieversorgung → Tektur Erläuterungsbericht (S. 50, 4. Absatz → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen**).

Es wird gerügt, es fehle an einer fundierten Nutzen/Kostenanalyse.	Die Vorlage einer Kosten-Nutzen-Analyse ist für die Prüfung der Planfeststellungsfähigkeit des Vorhabens nicht zwingend erforderlich. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens kann das Kosten/Nutzen-Verhältnis daher allenfalls dann eine Rolle spielen, wenn dem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen. In diesem Fall fehlt es wegen mangelnder Finanzierbarkeit an der notwendigen Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04, BVerwGE 116, 125, Rn. 198 ff.). Derartige unüberwindbare finanzielle Schranken bestehen nicht. Anhaltspunkte dafür, dass die Vorhabenträgerin das geplante KV-Terminal bei Erlass des beantragten Planfeststellungsbeschlusses innerhalb der hierfür vorgesehenen Zeitdauer (vgl. § 18c Nr. 1 AEG) aus finanziellen Gründen nicht realisieren könnte, bestehen nicht und werden hier auch nicht eingewandt. Die Finanzierung des Vorhabens ist gesichert (s. **Kap. 5.1 Fördermittel → Tektur Erläuterungsbericht (S. 30) → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen**).
Es wird gerügt, dass für das Vorhaben kein entsprechender Bedarf bestehe.	Der Einwand ist unbegründet. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben. Der Bau eines neuen 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 Ziff. Z 3.6.2 und 3.6.3 des Landesentwicklungsplans. Die Details der Umschlagsprognose für die Binnenschifffahrt stellen die Planrechtfertigung grundsätzlich nicht in Frage. Der Endbericht des durch

	das BMVBS in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (sog. PLANCO-Gutachten, Stand Januar 2013) bestätigt diese Bedeutung des Hafens Riesa. An der auch künftigen Bedeutung des Containerumschlags für die Binnenschifffahrt im Hafen Riesa bestehen keine grundsätzlichen Zweifel. Auf die Details zu den Umschlagsprognosen für die Binnenschifffahrt kommt es insofern für die Frage der Planrechtfertigung nicht maßgeblich an. Zudem ist die vorgenommene Alternativenprüfung nicht zu beanstanden. Dies vorangestellt, handelt es sich vorliegend um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist daher der prognostizierte Güterbahnverkehr. Für diesen geht aus der **„Tektur: Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren“** hervor, dass die Auslastungsgrenze der bahnseitigen Umschlagskapazität bereits seit dem Jahr 2010 erreicht ist (vgl. **Kap. 1 Hafen Riesa - Historie, Lage, Standort und Ausgangssituation → Tektur: Erläuterungsbericht (S. 13, vorletzter Absatz) → Ordner 1: 1.Tektur der Planunterlagen**). Für den prognostizierten Anstieg des bahnseitigen Containerumschlags bietet das derzeit bestehende Terminalgelände nicht die erforderlichen Kapazitäten. Im Endbericht des durch das BMVBS in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (Stand Januar 2013) wird

	für den Standort Riesa ein deutlicher Anstieg sowohl des konventionellen Verkehrs als auch des Containerverkehrs prognostiziert (vgl. hierzu **S. 14 f. des Erläuterungsberichtes → Ordner 1: 1.Tektur der Planunterlagen**). Hinsichtlich des in Riesa dominierenden Containerverkehrs sind ggf. auftretende wasserseitige Engpässe aufgrund der Schifffahrtsverhältnisse der Elbe wenig relevant (vgl. S. 132 des zitierten Endberichtes).
Der Gesamtcharakter des geplanten Umschlagplatzes im Hafen Riesa als trimodales KV-Terminal sei aufgrund des rückläufigen Güterumschlages per Schiff in Frage zu stellen. Ein prognostizierte Güterumschlag zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene an jedem anderen Containerumschlagplatz möglich. Die Trimodalität bestünde weitgehend nur auf dem Papier und diene hauptsächlich dazu, Fördermittel abzugreifen.	Der Gesamtcharakter des Vorhabens als trimodaler Güterumschlagplatz im Hafen Riesa ist gegeben (siehe hierzu **„Tektur: Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren" → Anhang 21 „Umschlagprognose", Anhang 22 „Vorhabenspräsentation Erörterungstermine, z. B. Seite 12" u. PLANCO-Gutachten**). Als alternative Planungsvarianten wurden der Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite des Hafens sowie die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite im Bereich „Neuer Hafen" untersucht. Die Prüfung umfasste sowohl die Standortmindestanforderungen (geforderte Umschlagskapazität von mindestens 100.000 TEU/Jahr; 3-Schichtbetrieb; Trimodalität) als auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens an den jeweiligen Standorten (vgl. **Kap. 3 „Vergleich der Planungsvarianten" → „Tektur: Erläuterungsbericht (S. 17-22), Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen**).

	Die Prüfung von durch den Bürgerverein für den Bahn- und LKW-Umschlag thematisierten anderen Containerumschlagplätzen ist nicht erforderlich. Diese entspricht nicht der vom Vorhabenträger bezweckten Errichtung eines trimodalen Containerumschlagsterminals. Als ein insofern anderes Projekt stellt es keine zu prüfende Alternative dar. Dies ist grundsätzlich von den Standortmindestanforderungen bzw. Trassierungsparametern abhängig, die für das Vorhaben maßgeblich sind. Vorliegend geht es dem Vorhabenträger um die Errichtung eines trimodalen Umschlagsterminals. Ein derartiges Terminal, das neben dem Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert, kann an vom Bürgerverein angeregten anderen Containerumschlagplätzen nicht verwirklicht werden.
Es wird behauptet, die vorhandenen Bestandsanlagen seien ausreichend. Ein Ausbau des Umschlagstandortes am Hafen Riesa sei daher insgesamt nicht notwendig.	Die vorhandenen Anlagen sind nicht ausreichend. Weitere Steigerungen des Containerumschlages über die Schiene sind nur mit zusätzlichem Rangieraufwand und zusätzlichen Moves zu realisieren. Derzeit werden Regelverkehre nach Riesa durch zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen im Containerverkehr durchgeführt. Somit sind keine weiteren schienengebundenen Slots für andere Kunden zur Containerbe- und -entladung vorhanden (vgl. **Ordner 1 „Tektur: Erläuterungsbericht“ → S. 13, letzter Absatz**).
Es wird gerügt, dass die Flächen der Vorzugsvariante im Hafen Riesa hochwassergefährdet seien. Im Rahmen der Alternativenprüfung sollten jedoch	Der Einwand ist unbegründet. Die Flächen der Vorzugsvariante sind grundsätzlich für die Errichtung und den Betrieb des vorgesehenen

primär hochwassersichere Alternativstandorte außerhalb von Flussauen und außerhalb von Siedlungsgebieten untersucht werden.	Containerumschlagsterminals geeignet. Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich der Hochwassergefahren u.a. einen Hochwassermaßnahmenplan aufgestellt. Dieser umfasst Maßnahmen zu den Aspekten der Flächenvorsorge, Bauvorsorge, Verhaltensvorsorge und Risikovorsorge (vgl. **Ordner 4, Register 2, der Tekturplanungsunterlagen**). Überdies wird die Hochwassergefährdung auf den Vorhabenflächen durch das Planvorhaben sogar verbessert. Maßgeblich hierfür ist u. a. die geplante Anhebung des Geländes im Bereich der Kaianlage. Darüber hinaus trägt die Vorhabenträgerin den Hochwasserrisiken durch angepasste Bauweisen Rechnung. Als Beispiel hierfür wird auf die aufgeständerte Errichtung der Mittelspannungsanlage zur Versorgung der Containervollportalkräne verwiesen (vgl. **Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen „Tektur: Erläuterungsbericht“** → Kap. 6.3.2.2 Elektroenergieversorgung. Schließlich sind im Rahmen der Alternativenprüfung von vornherein nur solche Flächen in Betracht zu ziehen, wie für das konkrete Vorhaben geeignet sind. Dies ist angesichts der geplanten Trimodalität und dem regionalplanerisch vorgegebenen Ausbau des Hafenstandortes Riesa außerhalb der Flussauen und außerhalb von Siedlungsflächen nicht möglich. Es sind keine anderen Standortalternativen ersichtlich, die ernsthaft für das geplante Projekt in Betracht kommen.
Es wird gerügt, dass der geplante Drei-Schicht-Betrieb im Hafen Riesa nicht erforderlich sei.	Die mit dem 3-Schicht-Betrieb zusammenhängenden Beeinträchtigungen der Umgebungsbebauung – insbesondere durch Schall- und

	Lichtimmissionen in den Abendstunden und der Nachtzeit – überschreiten die insoweit maßgeblichen Immissionswerte nicht bzw. können durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen so reduziert werden, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen. Aus diesem Grund ist der nach dem Betriebskonzept des Vorhabens vorgesehene eingeschränkte 3-Schicht-Betrieb zulässig, welcher auch die Wochenenden einschließt.
3. Prognose der LKW-bezogenen Umschläge Es wird gerügt, dass die Angaben zu den jeweiligen Anteilen der drei Verkehrsträger an dem gesamten Containerumschlag im Hafen Riesa falsch dargestellt seien. Gemäß der Tabelle 4 auf S. 34 des Erläuterungsberichts hätte der LKW-Umschlag im Jahr 2017 lediglich 18 % des Gesamtumschlags betragen. Diese Angabe passe nicht zu den in Landtagsdokumenten veröffentlichten Güterumschlagsdaten für den Hafen Riesa.	**3.:** Die in den Planfeststellungsunterlagen genannten Daten sind zutreffend. Die Abweichungen zu den in 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 Fa. Beiselen (vgl. hierzu S. 76 des Erläuterungsberichtes), die vermutlich überwiegend per Bahn umgeschlagen wurden. Die Tabelle 4 auf S. 34 des Erläuterungsberichtes umfasst hingegen lediglich den Containerumschlag der Vorhabenträgerin im Hafen Riesa in den Jahren 2007 bis 2017.
In der Abbildung 6 sei die Angabe dazu, dass die Binnenschifffahrt gegenüber der Bahn um bis zu 30% kostengünstiger sei, rechnerisch fehlerhaft. Es bedürfe einer rechnerischen Korrektur in einen Kostenvorteil von 15%.	Die Angabe, dass die Binnenschifffahrt um bis zu 30% kostengünstiger ist, wurde aus dem PLANCO Gutachten hergeleitet, nicht aus der nachfolgenden Abbildung 6. Insofern ist dieser Bezug korrekt und muss nicht korrigiert werden. Im Übrigen handelt es sich bei dem PLANCO Gutachten um eine generelle Einschätzung. Auf einzelnen

	Relationen sind unterschiedliche Werte daher möglich. Auch die Abbildung 6 zeigt, dass anhand der dort gezeigten Vergleiche das Binnenschiff kostengünstiger als die Bahn ist.
Es wird bezweifelt, dass der Containertransport per Schiff gegenüber dem Verkehrsträger Bahn um 15 % günstiger sei. Aus einer eigenen Recherche durch den Bürgerverein Riesa 2018 e.V. folge, dass der Preis für den Bahntransport nicht nur zu hoch dargestellt sei, sondern 25% unter dem Preis der Binnenschifffahrt liegen würde.	Ein Angebot, welches dem Bürgerverein vorliegen soll und das Gegenteil beweisen würde, wurde seitens des Bürgervereins nicht vorgelegt und kann deshalb nicht beurteilt werden. Es wird angezweifelt, dass es sich hier um einen validen Vergleich handelt.
Die Umschlagprognose müsse korrigiert werden, in richtiger Weise dargestellt und neu ausgelegt werden, da der Bürgerverein Riesa 2018 e.V. in seiner Recherche zu dem Ergebnis kommt, dass die Bahn der günstigste Verkehrsträger ist. Die in der Umschlagsprognose übernommene Aussage „Im Durchschnitt der betrachteten Relationen liegen die betriebswirtschaftlichen Kosten der Binnenschifffahrt gut 30% unter denjenigen der Bahn." sei auf den Standort Riesa nicht übertragbar und auch nicht für den Binnenschiffsverkehr auf der Elbe anwendbar.	Dieser Einwand ist unbegründet. Die wirtschaftlichen Vorteile eines voll ausgelasteten Binnenschiffes gegenüber dem Bahntransport können nicht bestritten werden. Die im Einwand des Bürgervereins aus dem PLANCO Gutachten S.38 übernommene wörtlich zitierte Aussage „Im Durchschnitt der ...." bezieht sich tatschlich auf andere Fahrtgebiete der Binnenschifffahrt. Deshalb wurde diese Aussage in der Prognose der Umschlagmengen vom 23.3.2018 auch bewusst nicht so übernommen, sondern in der Prognose S. 17 lautet die Aussage, dass die Binnenschifffahrt gegenüber der Bahn um BIS ZU 30% kostengünstiger ist. Die Vorhabenträgerin organisiert im Interesse der verladenden Wirtschaft selbst Transporte Richtung Hamburg sowohl per Bahn als auch per Schiff. Sie kann aus eigener Erfahrung feststellen, dass das Binnenschiff gegenüber der Eisenbahn in der Relation Hamburg – Riesa Preisvorteile von etwa 15% aufweist. Dieser Sachverhalt

	wird auch in der Abbildung 2 auf Seite 18 der Umschlagprognose vom 23.3.2018 dargestellt. Wenn die Schiffbarkeit der Elbe gegeben ist, kommt deshalb vor allem bei zeitunkritischen und preissensiblen Transporten sowie bei besonderen Anforderungen der Güter die Binnenschifffahrt zum Einsatz. Dies ist unter anderem bei der Zuführung von Leercontainern aus Hamburg nach Riesa im eingehenden Verkehr und bei open-top-Containern mit out-of-gauge Ladungen im ausgehenden Verkehr der Fall. Da die Vorhabenträgerin bei etwa 1/3 der Containertransporte (d.h. bei ca. 23.000 TEU in der Prognose 2022) darüber entscheidet, welches Transportmittel am zweckmäßigsten zum Einsatz kommt, sind die prognostizierten ca. 13.500 TEU per Binnenschiff in der Prognose 2022 auch aus dieser Sicht plausibel.
4.1. Zusatzkosten durch Ausbaggerungen des Hafenbeckens Es wird behauptet, dass zwingende kostenintensive Ausbaggerungen notwendig seien, um den Hafen überhaupt vollständig betreiben zu können. Die Döllnitz würde jährlich geschätzte ca. 10.000 Tonnen in den Grund des Hafenbeckens anschwemmen. Durch die hoch belasteten Geschiebemassen, welche nicht im Umkreis von Riesa entsorgt werden könnten, entstünden exorbitante Unterhaltungskosten bei der Nutzung des Riesaer Hafens.	**Zu 4.1.:** Dies ist unzutreffend. Der natürliche Sedimenttransport der Döllnitz in das Hafenbecken steht in keinem Zusammenhang mit dem hier beantragten Vorhaben. Insbesondere die nur geringfügige vorhabenbedingte Erhöhung des Schiffsverkehrs innerhalb des Hafenbeckens hat keine messbaren Auswirkungen auf die Sedimentablagerungen im Hafenbecken. Es sind daher auch keine vorhabenbedingt vermehrten Sedimentausbaggerungen notwendig. 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.
4.2. Betrachtung von Gefahrstoffen und Brandschutz Es wird die Richtigkeit der Handhabung von Gefahrgütern bezweifelt. Gefahrgüter könnten in das Grundwasser bzw. in das Hafenbecken gelangen und wasserrelevante Schäden verursachen. Dies könnte auch geschehen, wenn gefährliche Stoffe nur bis zu 24 Stunden am Ort zwischengelagert würden. Aufgrund von Rückbaumaßnahmen von Atomkraftwerken bestünde die Gefahr, dass insbesondere schwach radioaktive Stoffe in das Hafenterminal gelangen. Daher wären entsprechende Überwachungseinrichtungen und Kontrollmaßnahmen insbesondere im Ein- und Ausgangsbereich zu installieren. Die Anlagensicherheit und der Brandschutz des KV-Terminals wären unzureichend betrachtet.	**Zu 4.2.:** Die Einwendungen sind unbegründet. Zur Vermeidung des Eintrags wassergefährdender Stoffe in das Grundwasser oder das Hafenbecken wird eine Lamellen-Kläranlage installiert, an der auch ein zentraler Schieber zur Notabsperrung im Havariefall vorgesehen ist (vgl. **Kap. 6.6.3.1 Entwässerung der normal verschmutzten Flächen → Tektur: Erläuterungsbericht (S. 69, 3. Absatz → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen)**. Gefahrstoffe oberhalb der ADR/RID Freimengengrenze werden nach dem Betriebskonzept der Vorgabenträgerin ausdrücklich nicht eingelagert, sondern lediglich in gefahrgutrechtlich zugelassenen Transport/Verpackungseinheiten umgeschlagen. Nicht umgeschlagen werden Abfälle, Sprengstoffe und radioaktive Stoffe **(s. S. 88, Abschnitt 17.1 Allgemeines → Tektur: Erläuterungsbericht → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen).** Auch die Regenentwässerung der Vorhabenfläche wurde überprüft. Hierzu wurde festgestellt, dass das System der Rohrleitungen über ein ausreichendes Speichervolumen verfügt, um den maximal erforderlichen Rückstau im Unglücksfall aufzufangen (vgl. **Kap. 13.4.3 Grundwasser und Oberflächenwasser (S. 77) des Erläuterungsberichtes**

	→ **Ordner 1 der Planunterlagen**). Zudem enthält das **„Brandschutzkonzept" (Ordner 8, Register 2, der Planfeststellungsunterlagen, Stand: Mai 2015)** im **Kap. 16. Betriebliche Maßnahmen (S. 33 bis 38)** die Unterlagen (z. B. Gefahrenabwehrplan), die bei Terminalinbetriebnahme hinsichtlich des Brand- u. Katastrophenschutzes erstellt werden sollen. Diese werden rechtzeitig mit den beteiligten Behörden abgestimmt.
4.3. Unzureichender Hochwasserschutz bzw. der Retentionsflächen Es wird gerügt, dass die Ausführungen zur beabsichtigten Bebauung und Ausweisung eines Sondergebietes Hafen mit den Anforderungen des Hochwasserschutzes verträgt unzureichend seien. Das Vorhaben führe überdies zu erheblichen Retentionsraumverlust. Bei einem Hochwasser mit 100-jähriger Abflussmenge würden extreme Hochwasserschäden an anderer Stelle verursacht. Es wird bezweifelt, dass das Retentionsvolumen richtig ermittelt wurde. Die Hochwasserschutzmaßnahme Kirchstraße würde fehlen und nicht berücksichtigt. In den Karten würde dieses Gebiet immer noch als vorhandenes Überschwemmungsgebiet so gekennzeichnet. Die Karten müssten korrigiert werden und die Betrachtungen in die Planung einfließen.	**Zu 4.3.:** Der Einwand ist unbegründet. Die Vorhabenträgerin hat zudem die vorhabenbedingten Auswirkungen, insbesondere die Auswirkungen der Geländeanhebung im Hochwasserfall umfassend ermittelt. Sie hat hinsichtlich der Hochwassergefahren überdies einen Hochwassermaßnahmenplan aufgestellt. Dieser umfasst u.a. Maßnahmen zu den Aspekten der Flächenvorsorge, Bauvorsorge, Verhaltensvorsorge und Risikovorsorge (vgl. **Ordner 4, Register 2, der Tekturplanungsunterlagen**). Negative erhebliche Beeinträchtigungen auf die Überschwemmungssituation sind nach den Ergebnissen der eingeholten Gutachten nicht zu erwarten. Vielmehr wird die Überschwemmungssituation auf den Vorhabenflächen durch das Planvorhaben sogar verbessert. Maßgeblich hierfür ist u. a. die geplante Anhebung des Geländes im Bereich der Kaianlage. Darüber hinaus trägt die Vorhabenträgerin den Hochwasserrisiken durch angepasste Bauweisen Rechnung. Als Beispiel sei die aufgeständerte Errichtung der Mittelspannungsanlage zur Versorgung der Containervollportalkräne genannt (vgl. **Ordner 1 der**

	Tekturplanungsunterlagen „Tektur: Erläuterungsbericht“ → Kap. 6.3.2.2). Die Wasserspiegellagenberechnung ist durch das Institut für Wasserbau und Wasserwirtschaft der TH Nürnberg auf der Basis des im Auftrag der LTV erarbeiteten Modellierung für den Bereich Riesa im Auftrag der Vorhabenträgerin erarbeitet worden (vgl. hierzu S. 13 des Forschungsberichtes, **Ordner 4, Register 1, Anlage 3**). In der Modellierung wurden die fertiggestellten und im Bau befindlichen HWS-Maßnahmen im Bereich des Hafens berücksichtigt. Diese gehen auf das Hochwasserschutzkonzept Elbe (HWSK) zurück und werden dort unter den laufenden Nummern M 111, M 112/M 114 beschrieben. Demnach wurde in den Untersuchungen auch die Hochwasserschutzmaßnahme Kirchstraße berücksichtigt, ist diese in die Planungen eingeflossen und das Retentionsvolumen auch richtig ermittelt worden (s. hierzu **Abbildung 1** auf S. 8 des Forschungsberichtes, **Ordner 4, Register 1, Anlage 3**). Die Karten müssen nicht korrigiert werden. Von den in **„Tektur – Hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen im Untersuchungsgebiet“ (Ordner 4, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen → Tabelle 5.1, Seite 16)** untersuchten Varianten zum Retentionsraumausgleich bevorzugt die Vorhabenträgerin die Realisie-

	rung der Variante 2a. Die für diese Variante 2a zum Rückbau vorgesehenen Gleisanlagen befinden sich nördlich der Bahnbrücke auf Flurstücken (Flurstücke 166/1, 166/3 und 166/16), die im Eigentum der Vorhabenträgerin stehen **(Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen (Mai 2015) → Erläuterungsbericht → Anhang 2 „Grundbuchauszüge" dort Blatt 1975 (166/1), Blatt 8257 (166/3) u. Blatt 2365 (166/16) in der Gemarkung Riesa/Gröba).** Der in Variante 1 „Rückbau Gebäude Fritzsche" beim Rückbau der beiden Hallen gewinnbare Retentionsraum von 1.730 m³ könnte zusätzlich realisiert werden, wenn bei der Umsetzung von Variante 2a kein vollständiger Retentionsraumausgleich möglich sein sollte. Das Grundstück und die beiden Hallen befinden sich gleichfalls im Besitz der Vorhabenträgerin. Die Flächenverfügbarkeit ist mithin gegeben. Geeignetheit und Umfang der vorgesehenen Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich sind gegenüber der Vorhabenträgerin durch die zuständigen Behörden bestätigt worden. Die Vorhabenträgerin erklärt einen umfangs-, funktions- und zeitgleich erfolgenden Retentionsraumausgleich zu realisieren. Die Detailplanungen und die Zeithorizonte zur Umsetzung der Retentionsraumausgleichsmaßnahmen werden im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt, was verbindlich im Planfeststellungsbeschluss geregelt werden kann.

4.4. Innerstädtische Versiegelung der Flächen Es wird gerügt, dass die geplante Flächenversiegelung durch das Planfeststellungsverfahren im Hafen 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, widerspreche. Die Versiegelung von Böden hätte in der Regel Auswirkungen auf den Wasserhaushalt, da der Oberflächenabfluss erhöht und die Grundwasserneubildung verringert werde.	**Zu 4.4.:** Der Einwand ist unbegründet. Entsprechend dem Abbruch- und Entsorgungskonzept (MUS 2014, s. **Ordner 6, Register 1, der Planfeststellungsunterlagen**) sind verunreinigte, kontaminierte Bodenschichten, die im Zuge von Bodenabtragsarbeiten freigelegt werden, zu separieren und fachgerecht zu entsorgen bzw. zu verwerten. Eine vorhabenbedingte Gefährdung des Grundwasserkörpers ist daher ausgeschlossen. Vielmehr werden durch die Versiegelung der vorbelasteten Flächen ein mögliches Auswaschen wasserlöslicher Schadstoffe durch versickerndes Niederschlagswasser und der Transport in unbelastete Bereiche des GWK „Döllnitz-Dahle“ vermieden bzw. verringert (BIB 2014, **Ordner 6, Register 2**). Bei den zu versiegelnden Böden handelt es sich zudem um 1 bis 4 m mächtige hochverdichtete Böden aus anthropogenen Auffüllungen, die keine bzw. nur eine sehr stark eingeschränkte Versickerungsfähigkeit aufweisen. Diese Flächen sind somit bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt ohne Bedeutung für die Grundwasserneubildung. Die Versiegelungen werden zudem durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Dazu gehören auch Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich außerhalb des Untersuchungsgebietes im Bereich des ehemaligen Muskatorgleises, die ebenfalls eine Erhöhung von Infiltrationsfläche bewirken. Eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands des Grundwasserkörpers „Döllnitz-Dahle“ kann daher ebenfalls ausgeschlossen werden.

Anlage 10: Bürgerverein Riesa 2018 e.V.

V. Zusatzbelastungen durch das neue KV-Terminal im Hafen Riesa Es wird gerügt, dass die in der Tekturplanung vorgesehene Verlängerung der Lärmschutzwand in Länge und Höhe nicht ausreichend sei.	**Zu V. → (8):** Dieser Einwand ist unbegründet. Die in der schalltechnischen Erläuterungsbericht ermittelten Beurteilungspegel bzw. die Berechnungsergebnisse belegen, dass die vorgesehene Lärmschutzwand ausreichend dimensioniert ist, um unzumutbare Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen an den benachbarten Immissionsorten auszuschließen (**s. u. vgl. Anlage 6.1 u. 6.2 sowie Anlage 7 → „Tektur – Überarbeitung der Ansätze ...“ → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen**).
VI. Lärmproblematik Es wird gerügt, die Lärmprognose sei in wesentlichen Teilen nicht nachvollziehbar und würde nicht den Vorgaben der TA Lärm entsprechen. Die tatsächlich vom Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen sowie die zugrunde gelegten Vorbelastungen würden erheblich unterschätzt. Für den ungünstigsten Betriebszustand am Tage sowie in der lautesten Stunde nachts wird befürchtet, dass die tatsächlich zu erwartenden Lärmgesamtbelastungen erheblich höher als prognostiziert sein werden. Teilweise würden diese über den jeweiligen anzuwendenden Richtwerten der TA Lärm liegen. Damit sei das Vorhaben im Hinblick auf die Lärmbelastungen nicht genehmigungsfähig.	**Zu VI.:** Der Einwand ist unbegründet. Die gegen den schalltechnischen Erläuterungsbericht erhobenen Einwände sind insgesamt sehr pauschal gehalten. Insbesondere fehlt es durchgängig an Konkretisierungen dazu, welche „wesentlichen Teile“ der Schallimmissionsprognose nicht nachvollziehbar seien oder welche Vorgaben der TA Lärm konkret verkannt worden sein sollen. Aus diesen Gründen ist eine konkretere Stellungnahme zu den Einwendungen nicht möglich. Die dem schalltechnischen Erläuterungsbericht zugrunde liegenden Beurteilungsgrundlagen, die methodische Vorgehensweise, die Ermittlung der Vorbelastungen, die prognostizierten Schallimmissionswerte sowie die der Prognose zugrunde liegenden Nutzungsansätze werden ausführlich in **Kap. 3 „Ermittlung und Beurteilungsgrundlagen der**

	Gewerbelärmimmissionen gem. TA Lärm“ des Erläuterungsberichtes beschrieben (s. **S. 7 bis 17, Kap. 3.1 bis 3.5 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen → Tektur – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ (TBL Dresden GbR, Bericht 024/14 vom 04.11.2014) unter Berücksichtigung der Einwendungen und Fragen aus den EÖT vom 27.09.2016**). Etwaige allgemein gehaltene Befürchtungen dazu, dass die bei Vorhabenrealisierung tatsächlich anfallenden Gesamtbelastungen durch Schallimmissionen die prognostisch ermittelten Werte übersteigen könnten, sind daher nicht nachvollziehbar. Die ausführlich in **Kap. 5 „Ergebnisse der Immissionsberechnung und Beurteilung“** des Erläuterungsberichts dargelegten Ergebnisse zeigen, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm unter Berücksichtigung der vielseitigen und umfangreichen Lärmminderungsmaßnahmen sowohl am Tage als auch nachts eingehalten werden (siehe hierzu **S. 19 bis 25 mit den dazugehörigen Anlagen 1, 2.3, 6.1, 6.2, 7 u. 9 bis 13 → Kap. 5.1 bis 5.4 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen**).
Es wird angezweifelt, ob die neu ermittelten nächtlichen Gesamtbelastungen von 41,9 dB(A) richtig sind. Aufgrund der Überschreitung des Dauerschallpegels von 1,4 dB (A) tags ist das geplante Vorhaben an diesem Standort zur vorhandenen Wohnbebauung nicht hinnehmbar.	Der Immissionsort IO 14 (Paul-Greifzu-Str. 8) besitzt aufgrund der in der näheren Umgebung vorhandenen Nutzungen den Schutzanspruch eines Gewerbegebietes (GE). Richtwertüberschreitungen sind hier folglich nicht vorhanden. Der Richtwert für Gewerbegebiete wird hier um 8,1 dB(A) unterschritten.

Es wird gerügt, dass sich das eingearbeitete digitale Geländemodell nur auf die Immissionsorte, nicht jedoch auf die Emissionsquellen beziehe. Da bei der Berechnung der Emissionsquellhöhe ausgehend das Ergebnis negativer zu betrachten wäre und weniger Hindernisse für die Schallausbreitung vorhanden wären, ist der Ansatz im digitalen Geländemodell unzureichend.	Der Einwand kann nicht nachvollzogen werden. Aus diesem Grund ist eine konkrete Stellungnahme zu der Einwendung nicht möglich. Grundsätzlich ist es fachlich zulässig und auch üblich, ein Geländemodell zu verwenden. Die Quellhöhen sind den tatsächlichen Gegebenheiten bzw. den Planunterlagen entsprechend ermittelt worden **(s. u. vgl. Anlage 3.1 u. 3.2 → „Tektur – Überarbeitung der Ansätze ..." → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)**. Es sind keine konkreten Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass die erfolgte Berücksichtigung der schallabschirmenden bzw. reflektierenden Wirkungen von vorhandenen Gebäuden fehlerhaft erfolgt sei. Gerade durch die detaillierte Nachbildung aller örtlichen Details ist eine konkrete Berechnung der Schallausbreitung erfolgt.
6.2 Vorbelastungsuntersuchungen Es wird gerügt, dass die im schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegten Beurteilungspegel für die Vorbelastungen nicht nachvollzogen werden könnten. Insbesondere würden die hierzu erforderlichen detaillierten Berechnungsergebnisse, die u.a. aus dem Gutachten zur Kapazitätserhöhung des zur Kapazitätserhöhung des Stahl und Walzwerks der ESF vom 16.04.2013 folgen, fehlen. Auch die konkrete Vorbelastung durch den Betrieb des bestehenden Hafenterminals sei nicht hinreichend nachvollziehbar.	**Zu 6.2:** Die Einwände zu den Vorbelastungsdaten sind insgesamt unbegründet. In dem **„Schalltechnischen Gutachten"** der TBL Dresden GbR wird die schallimmissionsbezogene Vorbelastung der relevanten Immissionsorte betrachtet (s. **Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen (Stand: Mai 2015) → S. 7 bis 9 → Kap. 5. Vorbelastung durch andere Gewerbelärmquellen**). Die Lage der hierfür maßgeblichen Gewerbebetriebe ist anhand eines Übersichtsplans dokumentiert (s. **Anlage A 1 „Übersichtsplan – Rechenmodell" → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen (Stand: Mai 2015)**). Für die Berechnung der Schallemissionen der Vorbelastungs-Schallquellen sind die in der Vergangenheit ermittelten Immissionspegel, die behördlich genehmigten Immissionspegel sowie vorhandene Erfahrungswerte herangezogen

	worden. Aus diesen Werten wurden sodann entsprechend korrespondierende Modellschallquellen mit den zugehörigen Schallleistungspegeln abgeleitet (vgl. **Kap. 5.2 Schallemissionen der Vorbelastungs-Schallquellen sowie Anlage B2 des „Schalltechnischen Gutachtens" → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen (Stand: Mai 2015)**). Aus den sich so ergebenden Schallleistungspegeln sind dann in einem dritten Schritt über eine Schallausbreitungsrechnung mit dem Rechenprogramm SoundPlan die Vorbelastungs-Schallimmissionspegel an den Immissionsorten IO1 bis IO17 ermittelt worden (vgl. **Kap. 5.3 Berechnete Vorbelastungs-Immissionspegel** des **„Schalltechnischen Gutachtens" → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen (Stand: Mai 2015)**). Diese Vorgehensweise entspricht den fachlichen Standards und ist auch hinreichend nachvollziehbar dokumentiert worden. Die PEUTZ Consult GmbH hat auf der Grundlage der erstellten Gutachten bzw. Schriftstücke, der zur Verfügung gestellten Planunterlagen und Betriebsangaben der Vorhabenträgerin sowie dem Berechnungsmodell der TBL Dresden GbR das vorhandene schalltechnische Berechnungsmodell angepasst und überarbeitet (**„Tektur – Überarbeitung der Ansätze ..." (Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)**. In der zu diesem Dokument gehörenden **Anlage 2.3, dort Anlage B 4,** ist die Berechnungsliste für die Vorbelastungen tags und nachts durch ESF + EDF einsehbar. Gleichfalls in der **Anlage 2.3, dort**

	Anlage B 5, ist auch der Ansatz für die Schallemissionen aus der Vorbelastungs-Schallquelle SBO Hafennordseite, welche durch verbleinenden Güterumschlag genutzt werden soll, näher erklärt. Die dort enthaltenen Angaben sind umfassend und inhaltlich nicht zu beanstanden.
Es wird gerügt, dass in den Planunterlagen nicht hinreichend dokumentiert sei, dass bei auch in der Nachtzeit betriebenen Bestandsanlagen die Immissionsbelastungen zu der jeweils ungünstigsten Nachtstunde zu berücksichtigen sind.	Die für die Vorbelastung zugrunde gelegten Beurteilungspegel beziehen sich – entsprechend Nr. 6.4 Abs. 3 Satz 2 TA Lärm – jeweils auf die volle Nachtstunde mit dem höchsten Beurteilungspegel. Dies ist sowohl in der Tabelle 3.3 als auch in Anlage B4 zum schalltechnischen Erläuterungsbericht (**Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen**) durch die gängige Bezeichnung der Einheit für den Beurteilungspegel in der Nachtzeit (LrN) dokumentiert.
Es wird gerügt, dass eine Messung der Vorbelastung insbesondere in der Nachtzeit nicht erfolgt sei.	Die Einwendung ist unbegründet. Die Erhebung von Messreihen für die Vorbelastung ist keine zwingende Vorgabe in einem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren. Liegen, wie hier, belastbare Erfahrungswerte und Daten zu den 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 hiesigen Verfahren anders sein sollte, liegen nicht vor.

Es wird gerügt, dass sich die Untersuchungen in den vorgelegten Unterlagen auf den Bereich des neuen KV-Terminals beschränken würden. Zukünftig sollten jedoch im Bereich des bestehenden Umschlagterminals Massengüter und Schüttgüter (Getreide etc.) umgeschlagen werden. In den Unterlagen fehle die Vorbelastung des bisherigen Hafenbetriebes.	Der Einwand ist unbegründet. Eine Ausweitung des Güterumschlags im Bereich des bestehenden Terminals auf der Hafennordseite ist weder genehmigt noch Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens zum Neubau des KV-Terminals im Hafen Riesa. Zudem ist der fortgesetzte Umschlag durch die Vorhabenträgerin auf der Hafennordseite in die Berechnung der Vorbelastung einbezogen worden. Auf S. 7 des schalltechnischen Gutachtens vom 04.11.2014, das im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegen hat, heißt es insoweit wie folgt: „Nach Inbetriebnahme des KV-Terminals wird der bisherige Containerumschlag an der Hafennordseite eingestellt. Es wird hier aber durch die SBO weiterhin ein allgemeiner Güterumschlag (z.B. Schüttgüter) betrieben, der (wie bisher) nur während der Tagzeit stattfindet. Als Schallleistungspegel hierfür ist gemäß vorliegender Erfahrungswerte ein Wert von LWA, tags ≤ 107 dB(A) abzuschätzen (Ansatz zur sicheren Seite hin)."
6.3 Lärmquellen Es wird bezweifelt, dass die in dem schalltechnischen Erläuterungsbericht zugrunde gelegten Schallleistungspegel der relevanten Schallquellen zutreffen. Die Berechnungen zur Ermittlung der angenommenen Schallleistungspegel seien teilweise nicht nachvollziehbar. Angesetzte Messergebnisse seien zudem unzureichend dokumentiert.	**Zu 6.3:** Die gegen den schalltechnischen Erläuterungsbericht **(Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** erhobenen Einwände sind sehr pauschal. Insbesondere fehlt es durchgängig an Konkretisierungen dazu, welche „zugrunde gelegten Schallleistungspegel der relevanten Schallquellen" der Schallimmissionsprognose nicht nachvollziehbar seien oder welche Berechnungen zur Ermittlung der angenommenen Schallleistungspegel konkret nicht nachvollziehbar sein sollen. Aus diesen Gründen ist eine konkrete Stellungnahme zu den Einwendungen

	nicht möglich. Die angesetzten Messergebnisse wurden aus den jeweiligen Berichten übernommen und sind in diesen ausreichend kommentiert.
Hinsichtlich der angesetzten Flächen- und Linienschallquellen wird bezweifelt, ob die Abmessungen zutreffen und ob der jeweils ungünstigste Betriebszustand abgebildet sei.	Die Abmessungen der angesetzten Flächen- und Linienschallquellen sind für den Tages- und Nachtzeitraum den **Anlagen 2.1 und 2.2** der sowie dreidimensional den **Anlagen 3.1 und 3.2 (Gutachten FC 8335-2 vom 07.02.2018 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** zu entnehmen. Bis auf den Kran und die damit verbundenen Verladetätigkeiten sind die übrigen Schallquellen als stationäre Quellen angesetzt worden (Fahrwege der Lkw immer gleich maximal lang etc.). Da der Kran im Tages- und Nachtverlauf an einer Vielzahl von (Teil-)Bereichen arbeitet, kann in Summe der gesamte jeweilige Arbeitsbereich als repräsentativ erachtet werden.
Es wird gerügt, dass wesentliche Schallquellen des Vorhabens (z.B. die Schallemissionen von Schiffsbewegungen in der Nachtzeit) nicht oder nur unzureichend berücksichtigt worden seien. Die Lärmquellenlage sei zudem teilweise falsch positioniert worden. Hinsichtlich der konkreten Position der Schallquellen fehle teilweise auch eine hinreichende Dokumentation.	Der Einwand ist unbegründet. Dass für die Nachtzeit keine vorhabenbezogenen Schallemissionen durch den Schiffsverkehr berücksichtigt worden sind, ist nicht zu beanstanden, da der geplante und beantragte Schiffsumschlag nachts nicht stattfinden soll. Dies ist in **Anlage 4.2 und 5.2** zum schalltechnischen Erläuterungsbericht **(Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** dargestellt. Für die Liege- /Wartestelle der Schiffe ist Landstrom vorhanden, sodass gemäß der ABSAW (Anleitung zur Berechnung der Luftschal-

	lausbreitung an Bundeswasserstraßen der Bundesanstalt für Gewässerkunde, Stand: 06/2003) ein Schallleistungspegel von 65,6 dB(A) anzusetzen wäre. Diese Quelle ist jedoch irrelevant, da sie allein aufgrund der geometrischen Ausbreitung in 120 m Entfernung einen Schalldruckpegel von nur 16,0 dB(A) erzeugt. An- und Abfahrtswege von Schiffen sind in der Schallimmissionsprognose zu Recht unberücksichtigt geblieben. Bei der Elbe und dem Hafenbecken handelt es sich jeweils um „öffentliche Verkehrsflächen" i.S. von Nr. 7.4 TA Lärm, auf denen eine Vermischung mit dem übrigen Verkehr stattfindet. Auf den Tagzeitraum gesehen, sind die maximal möglichen zwei Schiffsbewegungen zudem für die Gesamtbewertung der Schallimmissionen unerheblich.
Es wird gerügt, dass die Schallemissionen der Reachstacker erheblich unterschätzt worden seien. Gleiches gelte für die Schallemissionen aufgrund anderer Transportbewegungen (z. B. LKW) auf dem Betriebsgelände sowie für die Emissionen der Verladearbeiten mit den Portalkränen.	Hinsichtlich der angesprochenen Lärmquellen (Schallemissionsgrößen) handelt sich nicht um Schätzungen, sondern um Berechnungen (sh. **S. 10 bis 16 des schalltechnischen Erläuterungsberichts → Kap. 3.4 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen**). Diesen Berechnungen sind u. a. auch Angaben einschlägiger Fachliteratur zugrunde gelegt worden (sh. **S. 4 bis 6 des Schalltechnischen Erläuterungsberichts → Kap. 2 „Bearbeitungsgrundlagen, zitierte Normen und Richtlinien" → z. B. [17, 20, 21] → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen).**

6.4 Abschirm- und andere Lärmschutzmaßnahmen Es sei nicht nachvollziehbar, warum die geplante Lärmschutzwand keine absorbierende Wirkung haben soll.	**Zu 6.4:** Die geplante Lärmschutzwand hat eine absorbierende Wirkung **(s. u. vgl. Seite 18 des Gutachtens FC 8335-2 vom 07.02.2018 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)**. Allerdings ist zur Einhaltung der vorgeschriebenen Immissionsrichtwerte nur die nördliche Seite der Lärmschutzwand absorbierend auszugestalten. Eine darüber hinausgehende Nebenbestimmung ist nicht erforderlich und daher auch nicht zulässig.
6.5 Weitere Punkte in der Lärmprognose Es wird gerügt, dass eine ausreichende Dokumentation zur Spitzenpegelberechnung fehle.	**Zu 6.5:** Dieser Einwand ist unbegründet. Eine Beschreibung der berücksichtigten Ansätze ist auf **Seite 21 des Gutachtens FC 8335-2 vom 07.02.2018 (Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** dargestellt. Die prognostizierten Spitzenpegel an den Immissionsorten sind in den **Anlagen 6.1 und 6.2 (Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** dargestellt.
Es wird gerügt, dass genaue Angaben zur Berücksichtigung von Reflexionen in den Planunterlagen fehlten.	Dieser Einwand ist unbegründet. Die Berechnungen sind auf der Grundlage der DIN ISO 9613-2 **(s. u. vgl. Seite 8 des Gutachtens FC 8335-2 vom 07.02.2018 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)**, welche die Vorschriften für Reflexionen beinhaltet, mit dem Rechenprogramm SoundPlan 7.4 durchgeführt worden. Dies ist nicht zu beanstanden.
Es wird bezweifelt, dass die Berechnungen der Ruhezeitzuschläge korrekt seien.	Die Einwendung ist unbegründet. Die zu berücksichtigenden Ruhezeiten sind auf **Seite 7 des Gutachtens FC 8335-2 vom 07.02.2018 →**

	Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen) dargestellt. Anhaltspunkte dafür, dass diese Berechnungen unzutreffend sein könnten, liegen nicht vor.
Es wird gerügt, dass die Planunterlagen nur unzureichende Aussagen zu tieffrequenten Geräuschen enthalten. Auch seien ton- und informationshaltige Geräusche nicht berücksichtigt worden.	Dies ist unzutreffend. In **Kap. 5.3 „Tieffrequente Geräusche, Ton- und Informationshaltigkeit“** sind ausführliche Erläuterungen zu dieser Thematik enthalten (siehe hierzu **S. 21 und 22 → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen**).
6.6 Verkehr auf öffentlichen Straßen Es wird angezweifelt, dass die Berechnungen hinsichtlich der Lärmbelastungen durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen fachlich zutreffend sind.	**Zu 6.6:** Die Stellungnahme enthält zu den ermittelten Schallimmissionen durchvorhabenbezogenen Verkehr auf öffentlichen Straßen keine konkreten Einwände. Anhaltspunkte dafür, dass die entsprechenden Berechnungen des Fachgutachters unzutreffend sind, liegen nicht vor.
6.7 Baulärm Die vorgelegten Unterlagen zum Baulärm seien unzureichend. Der von der Anlage ausgehende Baulärm werde unterschätzt.	**Zu 6.7:** Es wird davon ausgegangen, dass sich die Einwendung auf die **„Schalltechnische Untersuchung zu den Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft“ (Ordner 9, Register 7, der Tekturplanungsunterlagen)** bezieht. Diese ist nicht zu beanstanden. Insbesondere sind die darin enthaltenen Berechnungen fachlich zutreffend.
VII. Unzulässiger Straßenverkehrslärm Die fachlich richtige Berechnung der Lärmbelastungen durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen wird angezweifelt. Tags und nachts seien Grenz-	**Zu VII.:** Der Einwand ist unbegründet. Der Sachverhalt wird ausführlich in **Kapitel 5.4.1 und 5.4.2 („Tektur – Überarbeitung der Ansätze …“ → Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** beschrieben.

wertüberschreitungen prognostiziert. Zur Verringerung der Verkehrslärmpegel seien keine organisatorischen Maßnahmen möglich. Der Verkehr in Riesa wäre soweit ausgelastet, dass keine zusätzlichen Verkehrsströme mitten in die Stadt zu führen sind. Im Bereich Uttmannstraße und Paul-Greifzu-Straße würden die Immissionsgrenzwerte überschritten.	Die Herangehensweise bzw. die Betrachtung zum Verkehr auf öffentlichen Verkehrswegen entspricht den Anforderungen der TA Lärm.
Bild 12: Die durch die Errichtung des Feralpi-PKW-Parkplatzes tags und nachts zusätzlich zu erwartenden PKW-Fahrten, die laut TBL-Bericht 30/16 „Schalltechnischer Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Mitarbeiter-Parkplatz Feralpi“ (14.09.2016/23.12.2016) mit Erhöhungen im Bereich ab Uttmannstraße 13 bis Paul-Greifzu-Straße 13 einhergehen, würden in der Prognose des Hafens fehlen.	**Zu Bild 12:** Der Einwand ist unbegründet. Die Angaben zu den zu erwartenden Verkehrsbelastungen sind dem **„Verkehrsplanerischen Gutachten“** zum Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vom 31.07.2014 sowie der Ergänzung zur Planfeststellung der brenner BERNARD ingenieure GmbH entnommen worden **(s. Ordner 8, Register 1, der Planfeststellungs- bzw. Tekturplanungsunterlagen (Mai 2015 bzw. März 2018))**. Dabei werden die Prognosewerte 2025 herangezogen. Der „Mitarbeiter-Parkplatz Feralpi“ ist daher berücksichtigt.
Tabelle 5 Es wird behauptet, ein Beispiel für den Straßenabschnitt Paul-Greifzu-Straße 3 (IP 23) und Paul-Greifzu-Straße 8 (IP 34) lege mit Abweichungen von 3 dB(A) dar, dass die ermittelten Schallwerte nicht plausibel seien. Der Einordnung von IP 34, Paul-Greifzu-Straße 8, werde widersprochen. Es wird davon ausgegangen, dass die für den IP 34 (Paul-Greifzu-Straße 8)	**Zu Tabelle 5:** Der Einwand ist unbegründet. Der Abstand des Immissionsortes IP 23 bis zur Mitte der Straße beträgt ca. 11,2 m; der Abstand des Immissionsort IP 34 bis zur Mitte der Straße hingegen nur ca. 7 m. Bei Anwendung der Rundungsart gem. 16. BImSchV, wie auf Seite 23 **„Tektur – Überarbeitung der Ansätze ...“ (Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)** beschrieben, ergeben sich Erhöhungen des

höher ermittelten Werte auch für den IP 23 (Paul-Greifzu-Straße 3) zutreffen. Damit seien mit dem geplanten Vorhaben Grenzwertüberschreitungen gegeben.	Beurteilungspegels aufgrund des geringeren Abstandes von ca. 2 bis 3 dB(A). Die ermittelten Werte sind folglich plausibel. Der Immissionsort IP 34 (Paul-Greifzu-Str. 8) liegt in einem Gewerbegebiet (GE). Richtwertüberschreitungen sind hier nicht gegeben.
Es wird die Widersprüchlichkeit zwischen dem Erläuterungsbericht und der Umweltverträglichkeitsstudie gerügt: „Die Abfahrten von der Nachtausfahrt (2/h) werden geteilt und sowohl über die Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße als auch über die Lauchhammerstraße geführt."	Der Einwand ist berechtigt. Richtig sind die Ausführungen in der **„Tektur: Erläuterungsbericht" (s. S. 84 → Ordner 1 der Tekturplanungsunterlagen)** zur Vermeidungsmaßnahme V/M 4, wie folgt: V/M 4 Verkehrslenkungsmaßnahme zur Reduzierung der Pegelzunahme um bis zu 2 dB(A) entlang der Uttmannstraße (Nachtzeitraum) - Abfahrten von der Nachtausfahrt (2 LKW/h) werden links abbiegend über die Paul-Greifzu-Straße fortführend über die Lauchhammer Straße geführt Auf S. 90 der **„Umweltverträglichkeitsstudie"** wird die entsprechende Korrektur vorgenommen **(Ordner 3, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen).**
Es wird gerügt, dass unklar sei, ob eine Teilung des Verkehrs erfolge oder ob der vorhabenbedingte Verkehr in der Nachtzeit nur über die Lauchhammerstraße geführt werde.	Dieser Einwand ist unbegründet. In den Planunterlagen wird mehrfach ausgeführt bzw. dargestellt, dass jeweils eine Tag- bzw. Nachtzu-/-ausfahrt in/aus dem KV-Terminal vorgesehen sind **(s. z. B. Ordner 2 → Zeichnungsnummer 2.5.1-1 Tektur zum Lageplan 1).** Die Einhaltung der Verkehrslenkungsmaßnahme (s. o. V/M 4) wird über das entsprechende Verkehrszeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung links VZ

	209-10“ gemäß StVO geregelt (**s. Ordner 2 → Zeichnungsnummer 2.14.1 Beschilderungs- u. Markierungsplan ...**).
Tagsüber sei die Ableitung des Verkehrs nicht geregelt. Es gebe keine Schilder, die den LKW-Fahrer zwingen, die Uttmannstraße zu nutzen (Blauer Pfeil geradeaus). Damit finde keine Verkehrsregelung statt.	Der Hinweis ist richtig. Für die Tagzeit sind bei der Ausfahrt aus dem KV-Terminal keine Verkehrsregelungen geplant. Diese sind nach den Ergebnissen der eingeholten Fachgutachten auch nicht erforderlich.
Es sei nicht auszuschließen, dass weitere Wohnorte im Bereich Friedrich-Ebert-Platz und der Weststraße infolge der vorhabenbedingten Lärmerhöhung auf der Lauchhammer Straße von Grenzwertüberschreitungen betroffen seien. Hierzu sei keine Prüfung im Planverfahren erfolgt und wird beantragt.	Für die nächstgelegenen – und daher für die umliegenden Nutzungen repräsentativen – Immissionsorten entlang der durch das Vorhaben betroffenen Straßen wurden umfassende Berechnungen (Ohne-Fall, Mit-Fall) durchgeführt. Die Ergebnisse belegen, dass sich die Lärmsituation an den hier erwähnten Immissionsorten 46 – 60 sogar verbessert **(vgl. Anlage 13 „Tektur – Überarbeitung der Ansätze ...“ (Ordner 7, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)**. Die Betrachtung weiterer Wohnorte ist daher in diesen Bereichen nicht erforderlich.
VIII. Unvollständigkeit im Verkehrsplanerischen Gutachten	**Zu VIII.:**
Es wird gerügt, das „Verkehrsplanerische Gutachten“ sei unvollständig. Die seit Ende 2013 bestehende Kreuzung Paul-Greifzu-Straße/ Hamburger Straße/ Rostocker Straße wurde für den Schwerlastverkehr bis 4 m Höhe durchlässig gemacht. Der Schwerlastverkehr wird sich zwangsweise auch auf die Rostocker Straße verlagern, wenn durch Zunahme des Verkehrs dieser langsamer über die Lauchhammer Straße, Schönberg-Straße und Uttmannstraße rollt. Das bedeutet eine enorme Lärmverschlechterung auch für das Wohngebiet Weida, welches nicht betrachet wird. Eine Zufahrt zum	Der Einwand ist unbegründet. Im **„Verkehrsplanerischen Gutachten“ (Ordner 8, Register 1, der Planfeststellungsunterlagen, Stand: Mai 2015)** wurde die Durchlässigkeit der Kreuzung Paul-Greifzu-Straße/ Hamburger Straße/ Rostocker Straße berücksichtigt. Die Nutzung der Route über die Rostocker Straße ist in der Verkehrsverteilung des Neuverkehrs mit vorgesehen (10 % des zu- bzw. abfahrenden Lkw-Verkehrs). Im Zuge der Variante mit Verkehrslenkung,

Hafen auch an Wochenenden bedeutet gleichzeitig einen LKW- und Schienenverkehr in der gesamten Stadt Riesa. Das Verkehrsgutachten ist unzureichend ausgeführt	die für die Errichtung des geplanten KV-Terminals verfolgt wird, erhalten die Lkw-Fahrer eine entsprechende Routenanweisung zur Nutzung der Uttmannstraße. Des Weiteren wird der Hauptanteil des Neuverkehrs laut Kundenanalyse des geplanten KV-Terminals 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.
Bild 14: Es wird behauptet, dass zwei Lkws [auf der Heinrich-Schönberg-Straße] nicht aneinander vorbei kämen. Diese müssten daher teilweise bei der Durchfahrt rangieren.	Der Einwand ist unbegründet. Die Heinrich-Schönberg-Straße ist grundsätzlich breit genug für den Begegnungsfall LKW/ LKW (Breite Fahrbahn ca. 7,00 m, Begegnungsfall LKW-LKW: 6,35 m laut RASt 06). Problematisch sind die im Straßenraum abgestellten LKW (wie in Bild 14 der Einwendung dargestellt). Für die behinderungsfreie Befahrung ist der Straßenbaulastträger bzw. in diesem Fall die Stadt Riesa zuständig. Verkehrsordnende Maßnahmen sind im Bedarfsfall durchzuführen.
Die Straßen im kommunalen Bereich der Stadt Riesa wie die Uttmannstraße und die Heinrich-Schönberg-Straße entsprechen nur der Bauklasse 2. Sie würden daher den Anforderungen an den vorgesehenen Schwerlastverkehr nicht gerecht. Der Schwerlastverkehr verursache erhebliche Schäden in der Fahrbahndecke. Die damit einhergehenden zusätzlichen Kosten würden nicht von den Verursachern beglichen, sondern hierfür sollen die Steuerzahler der Stadt Riesa aufkommen. Immerhin habe diese städtische	Der Einwand ist unbegründet. Bei der Heinrich-Schönberg-Straße handelt sich um eine öffentliche Straße. Als solche unterliegt sie der Straßenbaulast der Großen Kreisstadt Riesa, nicht hingegen der Vorhabenträgerin. Das Planvorhaben der Vorhabenträgerin endet an der Grundstücksgrenze und setzt eine funktionierende öffentliche Erschließung voraus. Da die Straße dem öffentlichen Verkehr gewidmet ist, kann auch die Aufnahme des entstehenden Verkehrs vorausgesetzt werden.

Straße eine Gesamtlänge von 1,4 km, die komplett erneuert werden müsste und Schäden in Millionenhöhe zu Lasten der Stadt Riesa auflaufen würden.	Die durch den Einwender vorgenommene Zuordnung der angeführten Straßen in der Bauklasse 2 gemäß RSTO 01 besitzt in der Richtlinie für die Standardisierung von Verkehrsflächen heute keine Gültigkeit mehr. Gemäß RSTO 12 erfolgt die Einteilung heute gemäß der Belastung aus der Beanspruchung in Form von Mio. äquivalenten 10-to-Achsübergängen auf der Fahrbahnoberfläche. Von daher sind die entsprechenden Straßen der ehem. Bauklasse 2 nun der Belastungsklasse BK 10 gleichzusetzen. Sie sind für die Überfahrt von 3,2 – 10,0 Mio. 10-to-Achsübergängen dimensioniert.
IX. Hafeneinfahrt sowie der Verkehrslenkung über die Uttmannstraße Die Kreuzung Uttmannstraße/ Paul-Greifzu-Straße sei ungeeignet, den gesamten Hafenverkehr über diese eine Einfahrt zu nutzen. Ebenso sei die kürzere Zufahrt über die alte Einfahrt in der Lauchhammerstraße 36-38 problematisch. Auch diese Zufahrt sei ungeeignet, da beide Einfahrten, die der Uttmannstraße und die der Lauchhammerstraße, direkt auf Wohngebiete stoßen. Damit könnte weder der Variante 2 noch der Variante 3 auf der Südseite des Hafens zugestimmt werden.	**Zu IX.:** Der Einwand ist unbegründet. Bei der Lauchhammer Straße handelt es sich um eine Bundesstraße. Sie ist für den Schwerlastverkehr geeignet. Zudem belegt das **Verkehrsplanerische Gutachten**, dass der An- und Abfahrtverkehr zum Hafen Riesa auch in der Vergangenheit zu 90 % über die Lauchhammerstraße abgewickelt worden sind (**Abbildungen 6 u. 7 (S. 10) des Verkehrsplanerischen Gutachtens → Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen**). Über die Uttmannstraße wird bereits das Gelände der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH durch den Straßenverkehr erschlossen. Dies betrifft nach der Erweiterung des Standortes ein Aufkommen von etwa 890 LKW/Tag (**s. Kap. 2.3 ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH (S. 6) → Ordner 8, Register 1, der Planfeststellungsunterlagen, Stand: Mai 2015**). Es ist daher nicht nachvollziehbar, wieso der Knotenpunkt Uttmannstr./Paul-Greifzu-

	Str. in Riesa als Hafenzu- und -abfahrt ungeeignet sein soll. Das Gegenteil ist der Fall. Das **„Verkehrsplanerische Gutachten“** kommt für den Knotenpunkt Uttmannstraße/Paul-Greifzu-Straße zu einer Bewertung entsprechend der Stufe B nach dem HBS(2009)-Verfahren **(s. Kap. 5.1 Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße/Anbindung KV-Terminal (S. 17 u. 18) → Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen)**. Dies bedeutet, dass die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst werden, die dabei entstehenden Wartezeiten jedoch kurz sind. Neben der in dem **„Verkehrsplanerischen Gutachten“** vorgeschlagenen Verkehrslenkungsmaßnahme **(s. Kap. 3.2.2 Variante 2 (mit Verkehrslenkung) → S. 12 u. 13 → Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen)** sind daher keine weiteren Untersuchungen oder Maßnahmen erforderlich. Die leistungsfähige Abwicklung des Knotenpunktes wird auch bei der erneuten Prüfung in den Tekturunterlagen nach dem HBS 2015 bestätigt **(Ordner 8, Register 1, der Tekturplanungsunterlagen)**. Ebenso wurde die Befahrbarkeit anhand von Schleppkurvennachweisen aufgezeigt. Zudem bildet die Anbindung an die Kreuzung Uttmannstraße/ Paul-Greifzu-Straße nicht mehr die einzige Zufahrt zum geplanten KV-Terminal. Auf Höhe der Paul-Greifzu-Straße 4 ist eine Ein- bzw. Ausfahrt zum geplanten KV-Terminal für den Nachtverkehr vorgesehen.

Es wird gerügt, dass der passive Beschilderungsplan nicht funktioniere. Der Bereich Heinrich-Schönberg-Straße, Stahlwerkerstraße, Uttmannstraße sei tagsüber mit LKWs überlastet, dass teilweise ein Rangieren beim Durchfahren von Nöten sei, da LKWs am Straßenrand parkten. Das Verkehrsaufkommen im benachbarten Stahlwerk würde bis zur Realisierung der Vorhabens noch ansteigen. Es sei nicht auszuschließen, dass die Container LKWs eher die Zufahrt über die Lauchhammer Straße/ Paul-Greifzu-Straße bzw. schon vorher über die Zufahrt Rostocker Straße/ Paul-Greifzu-Straße fahren. Die Streckenführung sei nicht geprüft worden und es fehle die komplette Lärmbetrachtung hierzu in den Antragsunterlagen.	Die Einwendung ist unbegründet. Die Möglichkeiten einer aktiven Verkehrslenkung wurden in den Tekturunterlagen der verkehrsplanerischen Untersuchung betrachtet **(s. S. 17 → Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten → Ordner 8, Register 1, der Tektutrplanungsunterlagen)**. Eine aktive Verkehrslenkung ausschließlich des Neuverkehrs des KV-Terminals ist hiernach nicht möglich. Daher soll die Routenwahl über die Uttmannstraße durch eine entsprechende Sensibilisierung der LKW-Fahrer bzw. Routenvorgaben sowie zusätzlich über passive Beschilderungen erzielt werden. Diese Maßnahmen sind geeignet und aus fachlicher Sicht ausreichend.
X. Naturschutzrechtliche Belange u. Einwendungen zum Planvorhaben KV-Terminal Hafen Riesa **10.1. Wirkungen des Projektes gemäß WRRL und auf den Makrozoobenthos** Die Bedeutung des Hafenbeckens für den ökologischen Zustand des betroffenen OWK sei unterschätzt worden. Es fehle an wissenschaftlichen Nachweisen für die unterstellte Ungeeignetheit des Hafenbeckens im Hinblick auf eine Besiedlung durch geschützte Arten. Zudem sei die Nutzung des Hafenbeckens als Migrationskorridor und die Eignung als aquatischer Lebensraum naheliegend.	**Zu 10.1.:** Der Einwand ist unbegründet. In **Tabelle 3 „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“** (im Weiteren: FB WRRL) wird der ökologische Gesamtzustand des OWK „Döllnitz-3“ als schlecht (Stufe 5) angegeben, was aus der schlechten Bewertung der Qualitätskomponente Fischfauna resultiert **(Ordner 9, Register 6, der Tekturplanungsunterlagen)**. Die Qualitätskomponente Makrozoobenthos wird als unbefriedigend (Stufe 4) bewertet. Diese Bewertung entspricht den fachbehördlichen Angaben des LfULG (2017). Eine „fiktive“ Einstufung des Hafenbeckens fand daher nicht statt.

	Befischungen innerhalb des Hafenbeckens haben bisher nicht stattgefunden und sind in der Methodik der Elektrobefischung aufgrund der Tiefe und Breite des Hafenbeckens nur schwer bis gar nicht durchführbar (LfULG 2018). Da aber Artenlisten der Fischfauna sowohl für die Elbe als auch die Döllnitz zur Verfügung stehen, kann daraus auf ein potenzielles Vorkommen von Fischarten innerhalb des Hafenbeckens geschlossen werden. Die Arten Atlantischer Lachs (Salmo salar), Rapfen (Leuciscus aspius), Flussneunauge (Lampetra fluviatilis) oder Bitterling (Rhodeus amarus) wurden (z. T. sehr sporadisch) in der Elbe, nicht aber in der Döllnitz, nachgewiesen. Der Vergleich der Fischabundanzen von Döllnitz **(s. Tabelle 4 des FB WRRL)** und Elbe **(s. Tabelle 5 des FB WRRL)** legt somit nicht die Vermutung nahe, dass diese Arten das Hafenbecken Riesa als Wanderkorridor nutzen. Die Groppe wurde bei 145 Befischungen innerhalb der Elbe zwischen 2000 und 2016 lediglich bei insgesamt 24.886 Artnachweisen 7-mal nachgewiesen. Eine Nutzung des Hafenbeckens Riesa als Habitat ist aufgrund der vollständig fehlenden Habitateignung (klare, sauerstoffreiche Fließgewässer mit festem, grobem Untergrund und ausreichendem Gefälle, (Füllner et al. 2016)) nicht gegeben. Eine Beeinträchtigung der Groppe durch das Planvorhaben kann somit ausgeschlossen werden.

	Die mit dem Betrieb des KV-Terminals einhergehende geringe Erhöhung des Schiffsverkehrs ist auch nicht dazu geeignet, die Eigenschaft des Hafenbeckens 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 Vorhabens kann nicht abgeleitet werden. Eine Gefährdung der Durchwanderbarkeit würde sich ausschließlich aus baulichen Veränderungen der Fischaufstiegsanlage am unmittelbaren Eintritt der Döllnitz in das Hafenbecken ergeben, welche jedoch mit dem hier in Rede stehenden Vorhaben nicht verbunden sind.
Es wird gerügt, dass der Hafen eine Sedimentfalle darstelle. Durch die erhöhte Umschlagtätigkeit würden die vorhandenen aquatischen Lebensräume (Sand- und Kiesbänke) einem erhöhten Unterhaltungsaufwand unterliegen.	Dies ist unzutreffend. Der natürliche Sedimenttransport der Döllnitz in das Hafenbecken steht in keinem Zusammenhang mit dem hier beantragten Vorhaben. Insbesondere die nur geringfügige vorhabenbedingte Erhöhung des Schiffsverkehrs innerhalb des Hafenbeckens hat voraussichtlich keine mehr als unerheblichen Auswirkungen auf die Sedimentablagerungen im Hafenbecken. Es sind daher auch keine vorhabenbedingt vermehrten Sedimentausbaggerungen notwendig.
Die aquatischen Lebensräume würden durch die erhöhte Umschlagtätigkeit einem erhöhten Unterhaltungsregime und einer erhöhten Schadstoff-	Der Einwand ist unbegründet. Eine erhöhte Schadstoffbelastung kann durch das KV-Terminal nicht prognostiziert werden. Auch führt das geplante Vorhaben nicht zu einem erhöhten Unterhaltungsregime im Hafenbecken. Durch die Vermeidungsmaßnahmen V 3 bis V 7 werden

belastung und stärkeren akustischen Einflüssen ausgesetzt. Negative vorhabenbedingte Wirkungen auf den ökologischen Zustand könnten derzeit nicht ausgeschlossen werden.	potenzielle Schadstoffeinträge in den OWK Döllnitz-3, die eine Verschlechterung einer Qualitätskomponente zur Folge haben könnte, vermieden (s. **FB WRRL**). Auch die allgemeine Erhöhung des Schiffverkehres innerhalb des Hafenbeckens um max. 1 Schiff am Tag hat keine Meidung des Hafenbeckens zur Folge. Fische sind Fluchttiere und haben bei Schiffsverkehr innerhalb des Hafenbeckens ausreichend Raum für eventuelle Fluchtbewegungen zur Verfügung.
X. Naturschutzrechtliche Belange u. Einwendungen zum Planvorhaben KV-Terminal Hafen Riesa **10.2. Spezieller Artenschutz** **10.2.1. Reptilien** **<u>Zauneidechse</u>** Da keine detaillierten Kenntnisse über die Populationsgröße vorliegen, sei eine flächenhafte Konzeption eines Ausweichquartiers unmöglich. Hinsichtlich der Zauneidechse bedürfe es einer aktuellen Kartierung. Die derzeit vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen seien insoweit nicht ausreichend. Im Hafen und an en angrenzenden Flächen sei eine Zauneidechsenpopulation vorhanden. Diese Population finde auf den Vorhabenflächen günstige Lebensraumbedingungen vor. Es fehle an Ausweichmöglichkeiten für die Population in der Umgebung. Der Umweltbericht sei im Hinblick auf das Vorhandensein der Zauneidechse zu korrigieren.	**Zu 10.2.1.:** Der Einwand ist im Ergebnis unbegründet. Im Auftrag der Vorhabenträgerin hat Frau Dipl.-Ing. Landespflege/Umweltmonitoring Karla Nippgen während der Aktivitätsperiode der Zauneidechse (März bis September 2018) im Baufeld zur Errichtung des KV-Terminals sechs Begehungen zur Erfassung der Zauneidechse durchgeführt (s. „Erfassungen Zauneidechse (*Lacerta agilis*) 2018"; Quelle: NIPPGEN 2019: Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, AlterHafen – Erfassungen Zauneidechse (*Lacerta agilis*) 2018. Stand Januar 2019). Dabei wurde lediglich im Bereich Südufer „Neuer Hafen" westlich der Hafenbrücke eine reproduktionsfähige (Teil-)Population der Zauneidechse festgestellt. Bei den Begehungen wurden maximal elf

	Exemplare während ca. einer Stunde Begehungszeit gesichtet. Weiterhin wurde festgestellt, dass geeignete Habitatstrukturen im Bereich westlich der Hafenbrücke (Kartierbereich „Neuer Hafen Südufer" vgl. NIPPGEN 2019) während der Durchführung der dort vorgesehenen Baumaßnahmen an Weichen und der Anhebung der Zuführungsgleise vorhanden bleiben, sodass die Möglichkeit einer lokalen Umsetzung (d.h. Fang- und Aussetzungsort in unmittelbarem räumlichen Kontakt) etwaiger im Rahmen der Baufeldfreimachung aufgefundener Exemplare bei Aufstellung eines temporären Reptilienzaunes besteht. Nach Beendigung der Bauarbeiten in diesem Bereich können die umgesetzten Tiere ihr ursprüngliches Habitat erneut besiedeln, so dass es dauerhaft zu keiner Verkleinerung der besiedelten Habitatstrukturen kommen wird. In diesem Fall ist eine Umsiedlung von Exemplaren in ein anderes Ersatzhabitat aus fachlicher Sicht nicht erforderlich. Bei Zugrundelegung der Ergebnisse der Begehung wurde zudem fachlich prognostiziert, dass das vorgesehene Ersatzhabitat, das Frau Nippgen gut bekannt ist, für die Aufnahme von Zauneidechsen aus dem Vorhabenbereich – bei Anreicherung bzw. teilweise Erneuerung der Strukturanreicherungen – geeignet und im Hinblick auf die voraussichtlich erforderliche Aufnahmekapazität ausreichend ist. Hierzu soll die Maßnahme A 4 $_{CEF\,4}$ „Zeitlich vorgezogene Bereitstellung, Pflege und Unterhaltung von Habitatflächen der Zauneidechse" durch die Vorhabenträgerin, wie in der **„Tektur zum landschaftspflegerischen Fachbeitrag / Eingriffs-Ausgleichs-Plan – 1.Tektur" (S. 16 bis 18**

	→ **Ordner 3, Register 3, der Tekturplanungsunterlagen)** erläutert, umgesetzt werden. Hierzu sind durch die Vorhabenträgerin neue, ergänzende Habitatstrukturen in Form von ausreichend großen Totholzhaufen in einen bisher unbesiedelten Bereich des Ersatzhabitates anzulegen. Dies kann durch entsprechende Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss abgesichert werden. Hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit des Ersatzhabitats hat die hierzu erforderliche Abstimmung und (vertragliche) Regelung zwischen der LTV und der Vorhabenträgerin rechtzeitig vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu erfolgen.
<u>Schlingnatter</u> Es wird behauptet, das Vorhabengebiet liege im sächsischen Verbreitungsgebiet der Schlingnatter, einer nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Art. Die Habitateignung der Vorhabenfläche sei für diese Art gut bis sehr gut. Es hätte daher eine Untersuchung anhand der einschlägigen fachlichen Methoden erfolgen müssen.	Der Einwand ist unbegründet. Die Behauptung, dass die Lebensraumstrukturen im Planungsraum für die Schlingnatter als „gut" bis „sehr gut" einzustufen sind, wird fachlich zurückgewiesen. Die Schlingnatter (syn. Glattnatter) besiedelt ein breites Spektrum offener bis halboffener, vor allem reich strukturierter Lebensräume. Fortpflanzungsfähige Populationen der Schlingnatter benötigen große, zusammenhängende Habitatstrukturen. Für den nordeuropäischen Raum werden Reviergrößen von bis zu 2,3 ha für Männchen und 1,7 ha für Weibchen angegeben. Eine gesunde Schlingnatterpopulation braucht Lebensraumkomplexe von vermutlich 50 ha an aufwärts (vgl. MKULNV NRW (2013): Artenblatt Schlingnatter *Coronella austriaca* ID 106 im Leitfaden „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen" für die Berücksichtigung artenschutzrechtlich erforderlicher Maßnahmen

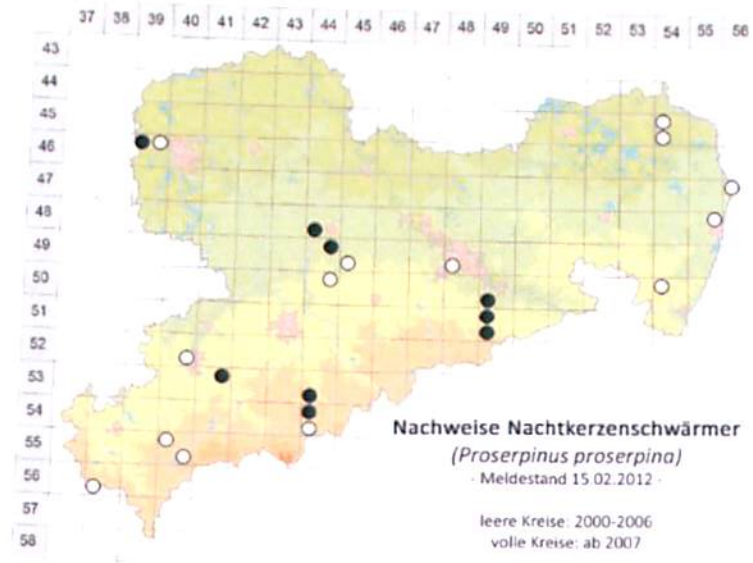
	in Nordrhein-Westfalen. Forschungsprojekt des MKULNV Nordrhein-Westfalen (Az.: III-4 - 615.17.03.09). Bearb. FÖA Landschaftsplanung GmbH (Trier): J. Bettendorf, R. Heuser, U. Jahns-Lüttmann, M. Klußmann, J. Lüttmann, Bosch & Partner GmbH: L. Vaut, Kieler Institut für Landschaftsökologie: R. Wittenberg. Schlussbericht (online). Schlussbericht 05.02.2013). Die Art benötigt heterogene Vegetationsstrukturen mit kleinflächig verzahntem Biotopmosaik sowie wärmespeicherndem Substrat in Form von Felsen, Gesteinshalden, Sandböden, Mauern oder Totholz (Heidegebiete, besonnte Waldränder und Waldlichtungen, Bahndämme, Trocken- und Halbtrockenrasen, Sanddünen, Steinbrüche, felsige Hanglagen sowie Randbereiche von Dörfern und Städten (GRUSCHWITZ, M. (2004): *Coronella austriaca* (Laurenti, 1768). In: PETERSEN, B., G. ELLWANGER, R. BLESS, P. BOYE, E. SCHRÖDER & A. SSYMANK (2004): Das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000: Ökologie und Verbreitung von Arten der FFH-Richtlinie in Deutschland. Band 2: Wirbeltiere. Schriftenreihe für Landschaftspflege und Naturschutz Heft 69/Band 2.). Potenziell durch die Schlingnatter besiedelbare Habitatstrukturen sind dagegen nur kleinflächig im Hafenareal vorhanden und von lebensraumfernen Strukturen umgeben. Da die Art als sehr ortstreu einzustufen ist (die maximalen Aktionsdistanzen im Sommer liegen bei < 500 m) gehören Isolations- und Zerschneidungseffekte zu den Hauptgefährdungsursachen der Schlingnat-

	ter. Essentielle Habitatvoraussetzungen sind daher u.a. auch deckungsreiche, hindernisfreie Wanderkorridore zwischen den über das Jahr hinweg benötigten Teilhabitatflächen. Das Dresdner Elbtal gehört zum sächsischen Verbreitungsgebiet der Art (Quelle: https://www.arten-steckbrief.de/?ID_Art=92&BL=20012). Die eigentliche Elbaue zählt jedoch nicht zum Kernverbreitungsgebiet der Art, vielmehr benötigt sie mikroklimatisch begünstigte Flächen. Eine Einwanderung von Richtung Osten aus in das Hafengelände ist somit nicht abzuleiten (NIPPGEN 2019). Gegen eine Habitateignung spricht zudem, dass das Hafenbecken im Überschwemmungsgebiet der Elbe liegt und in den letzten 16 Jahren zweimal vollständig überflutet wurde. Im Bereich des Alten Hafens befinden sich keine Strukturen, welche Tieren als Rettungsinseln im Falle von Hochwasserereignissen dienen können. Im Rahmen der aktuellen Zauneidechsenkartierung konnte festgestellt werden, dass Zauneidechsen nur sehr vereinzelt im östlichen Hafenbecken vorkommen. Schlingnattern wurden im Rahmen der Zauneidechsenerfassung nicht nachgewiesen. Die Nahrung der Glattnattern (insbesondere der Jungtiere) besteht zudem größtenteils aus Eidechsen (hauptsächlich Zauneidechsen) (Quelle: https://www.arten-steckbrief.de/?ID_Art=92&BL=20012). Somit spricht gegen eine Habitateignung des Hafenbeckens zusätzlich, dass für Schlingnattern keine ausreichende Nahrungsgrundlage vorhanden ist. Aufgrund der Kleinflächigkeit potenzieller Habitatstrukturen im Hafenbecken, der

	hohen anthropogenen Vorbelastungen sowie fehlender Nahrungsgrundlage kann ein Vorkommen der extrem seltenen und anspruchsvollen Art ausgeschlossen werden.
10.2.2. Säugetiere **<u>Biber</u>** Es wird gerügt, dass zwischen der Elbe und der Döllnitz mehr als die in den Planunterlagen unterstellten seltenen und nur eingeschränkten Austauschbeziehungen des Bibers stattfinden. Auch seien nicht bloß unwesentliche Vorkommen der Art vorhanden. Zudem könnten selbst geringe Austauschbeziehungen zwischen lokalen Populationen erhebliche Beeinträchtigungen durch die Auswirkungen des Vorhabens begründen.	**Zu 10.2.2.:** Die Einwendung ist unbegründet. Ansiedlungsversuche des Bibers im unmittelbaren Hafenumgriff sind nicht dokumentiert. Im Vorhabengebiet sind zudem keinerlei Voraussetzungen für eine Ansiedlung des Bibers vorhanden. Das Hafenbecken selbst ist mit Spundwänden eingefasst. Unabhängig davon dürften mehrere erfolglose „Ansiedlungsversuche" darauf hindeuten, dass gerade keine günstigen Habitatvoraussetzungen für den Biber im Planungsraum gegeben sind. Die Bestände des Bibers konnten sich in Sachsen in den letzten Jahren beispielslos gut erholen. Ausgehend von den Restbeständen an Mulde und Elbe hat sich sein Verbreitungsgebiet auf natürliche Weise wieder ausgedehnt und erstreckt sich heute mit Ausnahme des Vogtlandkreises über **alle** Landkreise und kreisfreien Städte des Freistaates Sachsen (Quelle: https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/natur/31282.htm). Während der Biber in Sachsen im Jahr 1999 noch als gefährdet (RL 3) eingestuft worden ist, wird er momentan nur noch auf der Vorwarnliste (RL V) geführt. Daher wird der Erhaltungszustand der Art in Sachsen mit „günstig" eingestuft. Der Biber ist eine hochmobile Tierart, welche

	Engstellen i. d. R. im Gewässer quert, bei Bedarf aber auch Landkorridore quert. Es steht außer Frage, dass der Biber das Hafenbecken gelegentlich schwimmend passieren kann (eben dafür wurde die Biberinsel nebst Trittsteinbiotop im Bereich der Hafenbrücke errichtet). Innerhalb des Hafenbeckens ist eine Ansiedlung des Bibers jedoch ausgeschlossen. Das Hafenbecken ist auch nicht Bestandteil eines Kernrevieres. Die Art ist im Bereich von Wanderkorridoren zudem weder besonders licht- noch lärmempfindlich. Weder der Neubau des KV-Terminals noch die sehr geringfügige vorhabenbedingte Zunahme des Schiffsverkehrs sind geeignet, die Funktionsfähigkeit als nachgeordneter Migrationskorridor im Vergleich zum Ist-Zustand zu verändern.
Fledermäuse Die Kompensationsmaßnahmen könnten erst nach Vorliegen weiterer Erfassungsberichte unter Verwendung von Netzfängen und bei Berücksichtigung aller offenen und teilweise nicht beheizten Gebäude auf dem Vorhabengrundstück festgesetzt werden.	Der Einwand ist unzutreffend. Die Erfassungen der Artengruppe Fledermäuse fand im Jahr 2014 statt (EIGNER 2014 → **Anlage 2 – Kartierungsbericht zum Fachbeitrag Artenschutz → Ordner 5 der Planfeststellungsunterlagen, Stand: Mai 2015**). Im Plangebiet sollen drei Gebäude zurück gebaut/abgebrochen werden. Im Rahmen der Fledermauserfassung wurden die zurück zu bauenden Gebäude nach Quartierstrukturen untersucht. An einem Gebäude wurde ein Zwischenquartier der Rauhautfledermaus festgestellt, welches durch den geplanten Gebäuderückbau/-abbruch verloren geht. Wochenstuben, Zwischen- oder Übergangsquartiere weiterer Arten wurden nicht gefunden. Für den Verlust des Zwischenquartiers durch den Abriss des Schuppens C werden durch das Anbringen von drei Fledermausflach-

	kästen an den verbleibenden bzw. neu zu errichtenden Gebäuden entsprechende Ausweichquartiere geschaffen **(s. A 1 CEF 1 und A 2 CEF 2 → „Tektur zum landschaftspflegerischen Fachbeitrag / Eingriffs-Ausgleichs-Plan – 1.Tektur", S. 6 bis 11 → Ordner 3, Register 3, der Tekturplanungsunterlagen)**. Insgesamt sind die, durch den Umbau und Betrieb der geplanten Anlagen entstehenden Beeinträchtigungen bezogen auf die Fledermäuse als sehr gering anzusehen (vgl. EIGNER 2014).
10.2.3. Schmetterlinge - Nachtkerzenschwärmer Es wird des Fehlen etwaiger Nebenbestimmungen zum Schutz des Nachtkerzenschwärmers gerügt. 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.	**Zu 10.2.3.:** Der Einwand ist unbegründet. Potenzielle Habitatflächen für den Nachtkerzenschwärmer werden anhand der Vorkommen geeigneter Wirtspflanzen lokalisiert. Als solche sind Weidenröschen (*Epilobium* spp.) und Gewöhnliche Nachtkerze (*Oenothera biennis*) relevant. Entsprechend den Standortanforderungen dieser Pflanzen stellen Gräben, Gewässerufer und Pionierfluren trockener Standorte Schwerpunktvorkommen dar (vgl. LfULG: Tabelle: Streng geschützte Tier- und Pflanzenarten (außer Vögel) in Sachsen, Version 2.0 (Bearbeitungsstand 12.05.2017), wenngleich die durch trockene Verhältnisse geprägten Habitate mit Gewöhnlicher Nachtkerze keine Vorzugslebensräume der Art darstellen. Bei den Ruderalflächen im Planungsraum handelt es sich um durchweg trockene Standorte. Auch die Verbreitungskarte des Nachtkerzenschwärmers spricht gegen ein Vorkommen der Art im Planungsraum **(s. Abbildung)**:



Auch im Abstimmungsprozess mit der unteren Naturschutzbehörde wurde die Notwendigkeit der Nachkartierung der Art verneint.

Typisch für die Art ist, dass lokale Vorkommen meist nur zeitlich begrenzt (auf ein oder wenige Jahre) vorhanden sind, ohne dass Gründe für das Verschwinden genannt werden können (Quelle: https://ffh-anhang4.bfn.de/arten-anhang-iv-ffh-richtlinie/schmetterlinge/nachtkerzenschwaermer-proserpinus-proserpina/lokale-population-gefaehrdung.html). Der Nachtkerzenschwärmer ist sehr mobil und somit jederzeit in der Lage neue Lebensräume zu nutzen und neue Vorkommen zu gründen.

	Die für das Vorkommen der Art typischen Wirtspflanzen konnten im Gelände nicht festgestellt werden. Die Ruderalflächen werden dominiert von Gräsern, Stauden (Rainfarn, Goldroute, Greiskraut) sowie Brombeeraufwuchs. Trotz der geringen Habitateignung für den Nachtkerzenschwärmer wurde vorsorglich mit der Maßnahme V 6 kvM auf mögliche Einzelvorkommen reagiert (vgl. **S. 100 in „Tektur – Verifizierung / fachliche Untersetzung arten- und gebietsschutzrechtlicher Wirkungen" → Ordner 5 der Tekturplanungsunterlagen**).
10.2.4. Vögel **Habitate im Schlosspark** Es wird gerügt, dass etwaige Beeinträchtigungen der im benachbarten Schlosspark angesiedelten Vogel- und Fledermausarten nicht berücksichtigt worden seien.	**Zu 10.2.4.:** Der Einwand ist unbegründet. Störungen von Arten mit Habitatstrukturen im Schlossgarten (wie etwa die Saatkrähe und der Star) wurden als möglicher Störungstatbestand berücksichtigt **(vgl. S. 65 und S. 74, in „Tektur – Verifizierung / fachliche Untersetzung arten- und gebietsschutzrechtlicher Wirkungen" → Ordner 5 der Tekturplanungsunterlagen)**.
Flussregenpfeifer Es wird behauptet, das Vorhaben führe zum Verlust der Reviere von zwei Brutpaaren des Flussregenpfeifers. Ein Ausweichen auf andere Reviere sei aufgrund der Seltenheit des Biotoptyps ausgeschlossen. Der Lebensraumverlust begründe daher einen Verstoß gegen § 44 BNatSchG.	Der Einwand ist unbegründet. Der Flussregenpfeifer bevorzugt zwar im Grundsatz Süßwasserbiotope. Brutplätze wurden in der Vergangenheit zumeist an Schotter-, Kies- und Sandufern bzw. -inseln an Flüssen (u.a. entlang der Elbe) gesichtet. Heute besiedelt der Flussregenpfeifer jedoch vielfach künstliche Erdaufschlüsse, wie Kies- und Sandgruben, Steinbrüche, Halden, Tagebaue, Stauseen, Klärbecken oder andere kahle Flächen.

	Bei den hier als Reviere des Flussregenpfeifers genannten 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 um typische Sekundärlebensräume der Art. Für den Vorhabenbereich liegen daher auch nur Sichtbeobachtungen vor. Eine Beschädigung der Fortpflanzungsstätte liegt zudem nur dann vor, wenn durch deren Verlust eine Verminderung des Fortpflanzungserfolges des betroffenen Individuums oder der betroffenen Individuengruppe wahrscheinlich ist (LANA & BMU 2009). Die artenschutzrechtliche Beurteilung erfolgt dabei artspezifisch und in Abhängigkeit vom jeweiligen Einzelfall, d.h. die betroffene Habitatstruktur und die Besonderheiten des jeweiligen Vorkommens werden in der Konfliktanalyse berücksichtigt. „Anthropogene" Biotopstrukturen des Flussregenpfeifers umfassen überwiegend Biotopstrukturen von meist kurzfristigem Charakter (GLUTZ VON BLOTZHEIM & BAUER (2001). Die im Jahr 2014 als potenzielle Bruthabitate eingestuften Bereiche südlich der Kastanienstraße werden durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen wird zudem sichergestellt, dass das Tötungsverbot vermieden wird. Da es sich zudem um keine von der Art regelmäßig genutzte anthropogene

	Biotopstruktur handelt, führt die Inanspruchnahme der Vorhabenflächen zu keiner Verminderung des Fortpflanzungserfolges der Art im räumlichen Zusammenhang.
Rot- und Schwarzmilan Es wird darauf hingewiesen, dass Vorkommen von Rot- und Schwarzmilan im Untersuchungsgebiet gesichtet worden seien. Entsprechende Ausführungen fehlten jedoch in der FFH-Vorprüfung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die erfolgte FFH-Vorprüfung ist nicht zu beanstanden. Rotmilan und der Schwarzmilan sowie der Flussuferläufer werden in der **„Vorprüfung für das SPA-Gebiet DE 4545-452 Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“** behandelt **(Ordner 3, Register 4, der Planfeststellungsunterlagen (Stand: Aug. 2015)**. Sowohl für den Rotmilan als auch den Schwarzmilan wurde zudem im **„Fachbeitrag Artenschutz“ (Ordner 5 der Planfeststellungsunterlagen)** analysiert, dass keine Brutnachweise für diese Art im Wirkraum des Vorhabens vorliegen. Für beide Vogelarten wurde zudem 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 sind. Eine tiefer gehende Analyse ist für diese Vogelarten im Rahmen der Vorprüfung nicht erforderlich. Gleichwohl wurde in der **„Tektur – Verifizierung / fachliche Untersetzung arten- und gebietsschutzrechtlicher Wirkungen“ (Ordner 5 der Tekturplanungsunterlagen)** herausgearbeitet, dass für den Rotmilan und für den Schwarzmilan Brutvorkommen bzw. essentielle

	Nahrungsflächen im Wirkbereich des geplanten KV-Terminal auszuschließen sind. Damit können auch Betroffenheiten des Rotmilans und des Schwarzmilans ausgeschlossen werden.
Flussuferläufer Es wird gerügt, dass für den Flussuferläufer Maßnahmen zur Vermeidung von Anlockungs- und Falleneffekten im Hafen festgelegt werden müssten.	Der Einwand ist unbegründet. Der Flussuferläufer wurde in der „**Vorprüfung für das SPA-Gebiet DE 4545-452 Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg**“ hinreichend behandelt (**Ordner 3, Register 4, der Planfeststellungsunterlagen (Stand: Aug. 2015).** Dabei wurde analysiert, dass ein Vorkommen dieser Art als Durchzügler und Nahrungsgast möglich sein könnte, jedoch als Brutvogel mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschließen ist. Die Festlegung von Maßnahmen zur Vermeidung von Anlockungs- und Falleneffekten des Flussuferläufers ist nicht erforderlich, 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 (**s. Kap. 4.2.4 → „Vorprüfung für das SPA-Gebiet DE 4545-452 Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“**).
Wachtelkönig Es wird behauptet, dass auch die Elbwiesen um Riesa zum Verbreitungsschwerpunkt des Wachtelkönigs gehörten. Für das Gebiet im Hafenumfeld würden zudem Nachweise für den Wachtelkönig vorliegen.	Der Einwand ist unbegründet. Im Ergebnis der Untersuchungen für den Wachtelkönig konnte in **Kap. 4.2.13** der **„Vorprüfung für das SPA-Gebiet DE 4545-452 Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“** ein Vorkommen dieser Art **im räumlichen Umfeld des Vorhabens** aus-

	geschlossen werden **(Ordner 3, Register 4, der Planfeststellungsunterlagen).** Der behauptete Nachweis ist der Vorhabenträgerin nicht bekannt. Weitergehende Untersuchungen sind angesichts der Ergebnisse der bisherigen Überprüfungen nicht erforderlich.
10.2.5. Libellen **Grüne und Asiatische Keiljungfer** Es wird darauf hingewiesen, dass diese Arten gemäß Fachliteratur in Riesa an der Elbe vorkommen. Es sei daher davon auszugehen, dass die Arten im Umgriff der Hafeneinfahrt und in den Sedimentschwemmungen der Döllnitz im Hafenbecken vorhanden seien. Sie und ihre verschiedenen Entwicklungsformen würden durch die vorhabenbedingte Erhöhung des Schiffsverkehrs und durch vorhabenbedingte plötzliche Sedimentumschichtungen stark beeinträchtigt.	**Zu 10.2.5.** Der Einwand ist unbegründet. Zum Lebensraum der Asiatischen Keiljungfer gehören strömungsberuhigte Abschnitte und Zonen von Flüssen. In naturnahen Fließgewässern leben die Larven z.B. im Strömungsschatten eines vom Wasser verdrifteten Baumes. In stark von wasserbaulichen Maßnahmen geprägten Flüssen besiedelt die Art auch die Felder zwischen den quer zur Strömung ins Flussbett errichteten Dammbauwerken (Buhnen) (Quelle: https://ffh-anhang4.bfn.de/arten-anhang-iv-ffh-richtlinie/libellen/asiatische-keiljungfer-gomphus-flavipes.html). Solche Bedingungen liegen im Bereich des Hafenbeckens nicht vor. Charakteristische Lebensräume der Grünen Keiljungfer sind naturnahe Bäche und Flüsse mit sandig-kiesigem Substrat, mäßiger Fließgeschwindigkeit, geringer Wassertiefe und geringer Verschmutzung, die abschnittsweise durch Ufergehölze beschattet werden. Reproduktionsräume sind vor allem die Mittelläufe der Gewässer (Quelle: https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/natur/18412.htm). Auch solche Bedingungen finden sich nicht im Bereich des Hafenbeckens.

	Unabhängig der fehlenden Lebensraumeignung im Hafenbecken führt der nur geringfügige vorhabenbedingte Anstieg des Schiffsverkehrs auf max. zwei Schiffsbewegungen pro Tag zu keinen Beeinträchtigungen der Libellenfauna. Durch den Neubau des KV-Terminals werden zudem keine über das bestehende Maß hinausgehende Ausbaggerungen (Unterhaltungsmaßnahmen) innerhalb des Hafenbeckens notwendig. Ausbaggerungen sind wesentlich der Sedimentation durch die Döllnitz in das Hafenbecken geschuldet. Die Höhe der Sedimentverfrachtung ist dabei unabhängig von dem geplanten Vorhaben. Die Notwendigkeit auszubaggern, steht ursächlich nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben. Eine durch das Vorhaben bedingte Mobilisation von Schadstofffrachten lässt sich daher nicht ableiten. Die vorliegenden Erfahrungen der letzten 25 Jahre zeigen, dass im Zusammenhang mit der Unterhaltung des Hafenbeckens Ausbaggerungen ca. aller 10 Jahre erforderlich werden. Die letzten Ausbaggerungen innerhalb des Hafenbeckens Riesa wurden in Zusammenhang mit den Hochwasserschadensbeseitigungen nach den Hochwasserereignissen 2002 und 2013 realisiert.
10.3. Schutzgebiete **10.3.1 Wellenschlag und Sedimentabtransport** Es wird behauptet, die FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ sei unvollständig. Es fehle eine Untersuchung der Wirkfaktoren Wellenschlag und Sedimentabtransport.	**Zu 10.3.1:** Der Einwand ist unbegründet. Schon die nur sehr geringfügige vorhabenbedingte Zunahme des Schiffsverkehrs auf maximal zwei Schiffsbewegungen pro Tag begründet keine erheblichen Beeinträchtigungen

	der FFH-Lebensraumtypen durch Wellenschlag oder Sedimentabtransport. Weitergehende Untersuchungen waren daher entbehrlich.
Biber und Fischotter Die FFH-Vorprüfung sei auch im Hinblick auf die Arten Biber und Fischotter unvollständig. Es fehle an einer Betrachtung der kumulativen Auswirkungen des Vorhabens mit den jüngsten Buhnenarbeiten an der Elbe und der Hafenausbauten zum Hochwasserschutz. Zudem sei die Kohärenzfunktion zwischen einzelnen Schutzgebieten nicht hinreichend berücksichtigt worden.	Der Einwand ist unbegründet. Zu den Anhang-II-Arten Biber und Fischotter wurde in der **FFH-Vorprüfung für das Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser"** festgestellt, dass diese Arten das Hafenbecken nur gelegentlich als Migrationskorridor zwischen Elbe und Döllnitz nutzen. Diese Migrationsvorgänge werden von der örtlichen Naturschutzbehörde jedoch als singuläre Ereignisse gewertet, die auch bei Umsetzung des Planvorhabens weiter möglich sind (vgl. (**FFH-Verträglichkeitsprüfung (Vorprüf.) DE 4644-302 .... → Kap. 4.2.1 Biber (S. 13 f.) bzw. Kap. 4.2.2 Fischotter (S. 14 f.)**). Auch gibt es anderweitige Migrationsmöglichkeiten. Überdies ist ausweislich der Managementpläne für die **FFH-Gebiete „Döllnitz und Mutzschener Wasser"** und **„Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg"** das Austauschgeschehen zwischen diesen FFH-Gebieten nicht populationsrelevant (vgl. **FFH-Verträglichkeitsprüfung (Vorprüf.) DE 4644-302 .... → Kap. 6. Fazit (S. 21, 5.Absatz)**). Nach den Ergebnissen der FFH-Vorprüfung ist eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke des FFH-Gebietes durch das Planvorhaben daher offensichtlich ausgeschlossen. Einer kumulativen Betrachtung der vorhabenbedingten Auswirkungen mit den jüngsten Buhnenarbeiten an der Elbe und der Hafenausbauten

	zum Hochwasserschutz bedarf es vorliegend nicht, da das Vorhaben selbst bereits keine Beeinträchtigungen der FFH-Schutzziele bewirkt.
XI. Fazit **Fehlende Auslegung von behördlichen Stellungnahmen** Es wird gerügt, dass im Rahmen der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung die zu diesem Zeitpunkt vorliegenden behördlichen Stellungnahmen nicht ausgelegt worden seien.	**Zu XI.:** Ein erheblicher Fehler der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung liegt nicht vor. Die 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.). Für den Fall der Änderung eines bereits ausgelegten Plans gilt danach gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG, dass es einer Auslegung nur dann bedarf, wenn sich die Änderung des Plans voraussichtlich auf das Gebiet einer anderen Gemeinde auswirken kann. Dies ist hier nicht der Fall, sodass es einer erneuten Auslegung nach § 73 VwVfG schon nicht bedarf. Selbst wenn dies der Fall wäre, müsste zudem nur der geänderte Plan ausgelegt werden, nicht hingegen die zum ausgelegten Plan eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange. Aus § 9 UVPG a.F. folgt nichts Abweichendes. Die Vorschriften des UVPG a.F. schreiben für das hiesige Planverfahren weder die Durchführung eines erneuten Verfahrens zur Öffentlichkeitsbeteiligung,

	noch die Auslegung der vorliegenden behördlichen Stellungnahmen zwingend vor. Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a.F. hat zwar im Grundsatz eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit zu erfolgen, wenn der Träger des Vorhabens die nach § 6 UVPG a.F. erforderlichen Unterlagen im Laufe des Verfahrens ändert. Fehlt es jedoch, wie hier, an Planänderungen, 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. 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 Informationsfreiheitsgesetze zugänglich zu machen (§ 9 Abs. 1b Satz 2 UVPG a.F.

Anlage 10: Bürgerverein Riesa 2018 e.V.

Auslegungen von nicht geänderten Planunterlagen Es wird gerügt, dass im Rahmen der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung diejenigen Planunterlagen, die im Vergleich zum Verfahren der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung nicht verändert worden sind, nicht ausgelegt worden seien.	Die erneute Auslegung der unverändert gebliebenen Unterlagen war nicht erforderlich. Ein Verfahrensfehler liegt insofern nicht vor. § 18a 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 jedoch keine erstmalige Betroffenheit Dritter. Dies gilt insbesondere für die Betroffenheit der LTV, die durch die Inanspruchnahme des Ersatzhabitats für Zauneidechsen stärker, jedoch nicht erstmals berührt werden. Es besteht mithin nicht die Gefahr, dass im erneuten Beteiligungsverfahren Dritte beteiligt werden müssen, die zuvor im Rahmen der ersten Beteiligung ihre Betroffenheit 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 den bereits bekannten Auswirkungen des Plans ist daher nicht erforderlich.