

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

<b>Erhobene Einwendungen gegen das Vorhaben</b> <b>Einwender: BUND Landesverband Sachsen vom 25.11.2016</b>	<b>Stellungnahme der Vorhabenträgerin</b> <b>(Stand: 29.04.2016)</b>
<p><b>1. Grundsätzliches planungsrechtliches Defizit:</b></p> <p><b>1.1</b></p> <p>Die dem Vorhaben zuzurechnenden Maßnahmen „Errichtung einer 540m langen Stahlspundwand an der Kaimauer“, Errichtung des Containerverkehrsabfertigungsgebäudes, Errichtung der Containerservicehalle, Neubau einer Containerstellfläche, Bau der südlichen Hafenerschließungsstraße, Errichtung des Fernwärmeanschlusses sowie die Umverlegung der Trafostation sind nicht in das Planfeststellungsverfahren einbezogen worden. Hierdurch sind zwei von drei möglichen Vorhabenvarianten entfallen. In dem mehrere bauliche Maßnahmen vorab einem Baugenehmigungsverfahren unterstellt worden sind, anstatt sie in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen, ist das Gemeinwohlinteresse nachteilig verletzt worden. Diese Vorhaben sind zwingend als Planungsbestandteil zu behandeln und die Planungsunterlagen nachträglich entsprechend zu ergänzen.</p>	<p><b>Zu 1.1.:</b></p> <p>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 Planunterlagen → Übersichtslageplan resp. Lagepläne 1 bis 4 „Zeichnungs-Nr.: 2.3 bzw. 2.5.1 bis 2.5.4).</p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>Die vom BUND Sachsen benannten Maßnahmen sind nicht Teil des zur Planfeststellung beantragten Planvorhabens. Für diese Vorhaben sind in den Jahren 2014 und 2015 bereits bestandskräftige Genehmigungen erteilt worden (Umbau und Erweiterung des vorhandenen Sozialgebäudes: Baugenehmigung Nr. BA/0038/2014, Neubau einer Funktionshalle mit Verkehrsanlagen für den Containerservicebereich einschließlich Löschwasserbecken, Stellplätzen und Aufstellplätzen für Container: Baugenehmigung Nr. BA/0035/2014, Errichtung eines Trafogebäudes: Baugenehmigung Nr. BA/0083/2014). Sie können und müssen daher nicht nochmals genehmigt werden.</p>
<p><b>1.2</b></p> <p>Auch der alte Bereich des Hafens Riesa soll weiter betrieben werden. Hierzu fehlten Ausführungen in den Planunterlagen und Untersuchungen.</p>	<p><b>Zu 1.2:</b></p> <p>Der bestehende alte Bereich des Hafens Riesa ist nicht Teil des Planvorhabens.</p>
<p><b>2. Verfahren</b></p> <p><b>2.1</b></p> <p>Die öffentliche Bekanntmachung sei im Hinblick auf die Unbeachtlichkeit von Einwendungen nach Ablauf der Einwendungsfrist gem. § 73 Abs. 4 VwVfG fehlerhaft. Dies stehe seit dem Urteil des EuGH vom 15.10.2015 – C-137/14 – fest.</p>	<p><b>Zu 2.1:</b></p> <p>Rechtsfolge einer formell oder materiell fehlerhaften Bekanntmachung ist allenfalls, dass keine Präklusionswirkung eintritt. Eine darüber hinausgehende Pflicht zur Korrektur der fehlerhaften Bekanntmachung besteht auch nach der Rechtsprechung des EuGH hingegen nicht.</p> <p>Das durch den BUND Sachsen angesprochene Urteil des EuGH besagt nicht, dass eine Planfeststellungsbehörde daran gehindert wäre, eine Einwendungsfrist für das Planfeststellungsverfahren zu bestimmen. Dies ist schon deshalb erforderlich, um das Verfahren überhaupt sinnvoll durchführen und zum Abschluss bringen zu können. Unzulässig ist al-</p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	lenfalls die spätere Berufung auf eine Präklusion eines klagenden Umweltverbandes im Rechtsbehelfsverfahren.
<p><b>2.2</b></p> <p>Die Planunterlagen bezögen sich auf den 7. Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Riesa vom 16.10.2013. Dieser Entwurf sei nicht beschlossen worden und das diesbezügliche Aufstellungsverfahren inzwischen beendet. (Einwender: BUND Sachsen)</p>	<p><b>Zu 2.2:</b></p> <p>Gemäß § 7 Satz 1 BauGB ist die eisenbahnrechtliche Fachplanung an den Flächennutzungsplan anzupassen. Die Nennung des 7. Entwurfes des Flächennutzungsplanes der Großen Kreisstadt Riesa bezog sich auf den Kenntnis- und vorliegenden Unterlagenstand der Vorhabenträgerin zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses am 27.05.2015. Sofern das Aufstellungsverfahren in Bezug auf den im <b>Erläuterungsbericht (Ordner 1 der Planunterlagen)</b> vom Mai 2015 lediglich angesprochenen Planentwurf ohne Planbeschluss abgeschlossen worden ist, besteht auch keine Anpassungspflicht. Widersprüche des Planvorhabens gegen einen neuen Planentwurf sind nicht vorgetragen und würden im Übrigen auch keine Anpassungspflicht auslösen.</p>
<p><b>3. Kapazitätsbedarf</b></p> <p>Es bestehe kein Bedarf für die mit dem Vorhaben bezweckte Kapazitätserhöhung: Wegen der sich seit 1990 kontinuierlich verschlechternden Wasserstandsbedingungen der Elbe würde die Binnenschifffahrt auf der Elbe in Zukunft nicht mehr wachsen. Gemessen an den Schifffahrtsbedingungen bestünden derzeit bereits ausreichende Transportkapazitäten im Hafen Riesa.</p>	<p><b>Zu 3.:</b></p> <p>Vorliegend handelt es sich um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist daher der prognostizierte Güterbahnverkehr. Für diesen geht aus dem <b>Erläuterungsbericht</b> zum Planfeststellungsverfahren hervor, dass die Auslastungsgrenze der bahnseitigen Umschlagskapazität bereits seit dem Jahr 2010 erreicht ist (vgl. <b>Kap. 1 Hafen Riesa - Historie, Lage, Standort und Ausgangssituation → Erläuterungsbericht (S. 12, vorletzter Absatz) → Ordner 1 der Planunterlagen</b>). Für den prognostizierten Anstieg des bahnseitigen Containerumschlags bietet das derzeit</p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>bestehende Terminalgelände nicht die erforderlichen Kapazitäten. Im Endbericht des durch das BMVBS in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (Stand Januar 2013) wird für den Standort Riesa ein deutlicher Anstieg sowohl des Kombinierten Verkehrs als auch des Containerverkehrs prognostiziert (vgl. hierzu <b>S. 13 f. des Erläuterungsberichtes → Ordner 1 der Planunterlagen</b>). Hinsichtlich des in Riesa dominierenden Containerverkehrs sind ggf. auftretende wasserseitige Engpässe aufgrund der Schifffahrtsverhältnisse der Elbe wenig relevant (vgl. S. 132 des zitierten Endberichtes).</p>
<p><b>4. Wirtschaftlichkeit des Vorhabens</b></p> <p>Die Investitionen am Standort Hafen Riesa seien wegen der Gefahr des Eintritts erheblicher Schäden durch künftige Hochwassersituationen nicht wirtschaftlich. Bedenken hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit ergäben sich auch aus den hohen laufenden Unterhaltungskosten aufgrund der regelmäßig notwendigen Abschwemmung von Geschiebefrachten. Zudem verursache die Gleisstrecke zum Riesaer Hafen wegen des starken Gefälles hohe Zustellgebühren.</p>	<p><b>Zu 4.:</b></p> <p>Die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens ist in erster Linie das Problem des privaten Vorhabenträgers. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens kann die Wirtschaftlichkeit daher allenfalls dann eine Rolle spielen, wenn dem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen. In diesem Fall fehlt es wegen mangelnder Finanzierbarkeit an der notwendigen Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04, BVerwGE 116, 125, Rn. 198 ff.). Derartige unüberwindbare finanzielle Schranken bestehen nicht. Die Finanzierung des Vorhabens ist gesichert (s. <b>Kap. 5.1 Fördermittel → Erläuterungsbericht (S. 25) → Ordner 1 der Planunterlagen</b>).</p> <p>Hinsichtlich der angesprochenen Hochwasserrisiken ist darauf hinzuweisen, dass die Überschwemmungssituation auf den Vorhabenflächen durch das Planvorhaben verbessert wird. Maßgeblich hierfür ist u. a. die geplante Anhebung des Geländes im Bereich der Kaianlage (vgl. den</p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p><b>Hochwasserschutzmaßnahmenplan → Ordner 4, Register 2, der Planunterlagen).</b> 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. <b>Kap. 6.3.2.2 Elektroenergieversorgung → Erläuterungsbericht (S. 45, 4. Absatz → Ordner 1 der Planunterlagen).</b></p>
<p><b>5. Alternativenprüfung</b></p> <p><b>5.1</b></p> <p>Forderung nach einer Prüfung alternativer Standorte für den Ausbau der Transportkapazität in Riesa: Als Standortalternative böte sich das derzeit ungenutzte Bahninfrastrukturareal an.</p>	<p><b>Zu 5.1.:</b></p> <p>Als alternative Planungsvarianten wurden der Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite des Hafens sowie die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite im Bereich „Neuer Hafen“ untersucht. Die Prüfung umfasste sowohl die Standortmindestanforderungen (geforderte Umschlagskapazität von mindestens 100.000 TEU/Jahr; 3-Schichtbetrieb; Trimodalität) als auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens an den jeweiligen Standorten (vgl. <b>Kap. 3 „Vergleich der Planungsvarianten“ → Erläuterungsbericht (S. 16-20), Ordner 1 der Planunterlagen).</b></p> <p>Die Prüfung des durch den BUND Sachsen als Planungsalternative benannten Ausbaus des bislang ungenutzten Bahninfrastrukturareals ist nicht erforderlich. Diese Ausbauvariante entspricht nicht der vom Vorhabenträger bezweckten Errichtung eines trimodalen Containerumschlagsterminals. Als ein insofern anderes Projekt stellt es keine zu prüfende Alternative dar. Dies ist grundsätzlich von den Standortmindestanforderungen bzw. Trassierungsparametern abhängig, die für das Vor-</p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	haben maßgeblich sind. Vorliegend geht es dem Vorhabenträger um die Errichtung eines trimodalen Umschlagterminals. Ein derartiges Terminal, das neben dem Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert, kann an dem vom BUND Sachsen angeregten Alternativstandort nicht verwirklicht werden.
<b>5.2</b> Forderung nach einer Stärkung des schienengebundenen Güterverkehrs an Stelle des Hafenausbaus.	<b>Zu 5.2:</b> Die Stärkung des schienengebundenen Güterverkehrs an Stelle des Hafenausbaus stellt keine zu prüfende Alternative zu dem durch die Vorhabenträgerin bezweckten trimodalen Containerumschlagterminal dar.
<b>6. Naturschutzrecht</b> Die Auswirkungen des Neubaus der Hafenterminals auf die in der unmittelbaren Nähe liegenden FFH- und SPA-Gebiete sei nur unzureichend untersucht worden.	<b>Zu 6.:</b> Das Vorhaben liegt außerhalb von Natura 2000-Gebieten. Für das Planvorhaben ist in Bezug auf das <b>FFH-Gebiet DE 4545-301 Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg</b> durch das Landschaftsarchitekturbüro Roggan eine FFH-Vorprüfung durchgeführt worden. Diese gelangt zu dem zutreffenden Ergebnis, dass das Vorhaben FFH-verträglich ist und es einer vertiefenden Verträglichkeitsuntersuchung nicht bedarf ( <b>FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 4545-301 „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“</b> → Kap. 6. Fazit (S. 22, letzten beiden Sätze) → Ordner 3, Register 4, der Planunterlagen).  Im Hinblick auf das <b>FFH-Gebiet DE 4644-302 Döllnitz und Mutzschener Wasser</b> wurde ebenfalls eine FFH-Vorprüfung durchgeführt. Auch hier gelangt das Landschaftsarchitekturbüro Roggan zu dem zutreffenden Ergebnis, dass die in den Erhaltungszielen genannten Anhang-I-Lebensraumtypen nicht betroffen sind ( <b>FFH-Vorprüfung für</b>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>das FFH-Gebiet DE 4644-302 „Döllnitz und Mutzschener Wasser“ → Kap. 6. Fazit (S. 21, 1.Satz) → Ordner 3, Register 4, der Planunterlagen).</p> <p>Gleiches gilt für die Auswirkungen auf Anhang-II-Arten (FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 4644-302 „Döllnitz und Mutzschener Wasser“ → Kap. 6. Fazit (S. 21, 2.Satz) → Ordner 3, Register 4, der Planunterlagen).</p> <p>Zu den Anhang-II-Arten Biber und Fischotter wurde 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-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 4644-302 „Döllnitz und Mutzschener Wasser“ → Kap. 4.2.2 Fischotter (S. 14 f.) → Ordner 3, Register 4, der Planunterlagen). Zudem 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-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 4644-302 „Döllnitz und Mutzschener Wasser“ → Kap. 6. Fazit (S. 21, 5.Absatz) → Ordner 3, Register 4, der Planunterlagen).</p> <p>Nach den Ergebnissen der FFH-Vorprüfung ist eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke des FFH-Gebietes durch das Planvorhaben daher offensichtlich ausgeschlossen.</p>
--	---

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>Hinsichtlich des SPA-Gebietes DE 4545-452 Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg ergab eine FFH-Vorprüfung, dass die benannten Erhaltungsziele für das Vogelschutzgebiet durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden. Einer Durchführung der Verträglichkeitsuntersuchung bedarf es daher nicht (vgl. (FFH-Vorprüfung für das SPA-Gebiet DE 4545-452 „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ → Kap. 6. Fazit (S. 31, letzter Satz) → Ordner 3, Register 4, der Planunterlagen).</p> <p>Die mit der Einwendung geltend gemachte unzureichende Untersuchung der FFH-Verträglichkeit des Planvorhabens ist daher insgesamt nicht gegeben.</p>
<p><b>7. Artenschutzrecht</b></p> <p>Die im Bereich der Baumaßnahme vorhandene Zauneidechsenpopulation sei gemäß den artenschutzrechtlichen Anforderungen zu schützen.</p>	<p><b>Zu 7.:</b></p> <p>Der <b>Fachbeitrag Artenschutz</b> vom 25.08.2014 (erstellt durch die gub AG, <b>Ordner 5 der Planunterlagen</b>) enthält eine Wirkprognose für die Zauneidechse. Hieraus geht hervor, dass Vorkommen der Zauneidechse zwar für das nördliche Ufer des Hafens Riesa bekannt seien. Für das Vorhabengebiet selbst konnten jedoch keine Zauneidechsen nachgewiesen werden. Im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Verbote gemäß § 44 BNatSchG sieht der <b>Fachbeitrag Artenschutz</b> lediglich ein Potenzial für den Eintritt der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG beim Rückbau der Gleisanlagen des Hafengeländes. Der Eintritt eines entsprechenden Zugriffsverbotes kann jedoch in jedem Fall vermieden werden, wenn der Rückbau im zeitigen Frühjahr und unter ökologischer Begleitung erfolgt (vgl. <b>Vermeidungsmaßnahme: V6 → S. 110 des Fachbeitrags Artenschutz → Ordner 5 der Planunterlagen</b>).</p>



## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

### 8. Hochwasserschutz

Die Ausführungen zur Verträglichkeit der Bebauung und der Ausweisung als Sondergebiet Hafen mit den Anforderungen des Hochwasserschutzes seien unzutreffend, da sich das Vorhaben in einem im Regionalplan ausgewiesenen Vorbehaltsgebiet für den Hochwasserschutz und in einem nach dem SächsWG festgesetzten Überschwemmungsgebiet befinde. Der Grundsatz 7.4.5 des Regionalplans sei zu berücksichtigen. Das Planvorhaben führe zu einem erheblichen Verlust an Retentionsräumen. Dieser sei vollständig auszugleichen. Zudem könnte der Verlust an Retentionsräumen an anderer Stelle Unterstrom verursachen.

### Zu 8.:

Nach dem Grundsatz in Ziff. 7.4.5 des Regionalplans „Oberes Elbtal/Osterzgebirge“ sind bei Planungen und Maßnahmen in Vorbehaltsgebieten Hochwasserschutz das bestehende Hochwasserrisiko einschließlich der Gefahren des Versagens bestehender Schutzeinrichtungen und sich künftig verschärfender Hochwasserrisiken sowie das Gebot zur Wiederherstellung ehemaliger Rückhalteräume zu berücksichtigen. Ausweislich der Begründung zu dem in Ziff. 7.4.5 enthaltenen raumordnungsrechtlichen Grundsatz wird eine abschließende Abwägung zugunsten der Belange des Hochwasserschutzes durch die Regionalplanung nicht vorweggenommen. Das Erfordernis hochwasserangepasster Nutzungen kann hiernach entsprechend den Erfordernissen des Planvorhabens und des konkreten Hochwasserrisikos unterschiedlich gewichtet werden. Der vorliegend nur geringfügige vorhabenbedingte Verlust an Retentionsflächen kann hiernach im Rahmen der Abwägung zurücktreten.

Im Rahmen von § 78 WHG ist vorliegend am ehesten § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG in Betracht zu ziehen. Danach ist die Erhöhung der Erdoberfläche in festgesetzten Überschwemmungsgebieten grundsätzlich untersagt. Nach § 78 Abs. 4 können Maßnahmen nach § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG jedoch zugelassen werden, wenn Belange des Allgemeinwohls dem nicht entgegenstehen, der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und eine Gefährdung von Leben oder erhebliche Gesundheits- oder Sachschäden nicht

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

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

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>im Vorhabenbereich gemäß § 78 Abs. 4 Satz 1 WHG kann aufgrund des Unterschreitens der Wesentlichkeitsschwelle auch ohne entsprechende Ausgleichsmaßnahmen ergehen. Die Ausgleichspflicht gemäß § 77 Satz 2 WHG tritt zudem hinter die speziellere Norm des § 78 Abs. 4 Satz 1 WHG zurück. Ein Ausgleich für den geringfügigen Retentionsraumverlust kann daher hier im Rahmen der Planungsentscheidung insgesamt unterbleiben.</p> <p>Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich der Hochwassergefahren überdies einen Hochwasserschutzmaßnahmenplan aufgestellt. Dieser umfasst Maßnahmen zu den Aspekten der Flächenvorsorge, Bauvorsorge, Verhaltensvorsorge und Risikovorsorge (vgl. <b>Ordner 4, Register 2, der Planunterlagen</b>).</p>
<p><b>9. Bauplanungsrechtliche Zulässigkeit</b></p> <p><b>9.1</b></p> <p>Die SBO stelle auf Seite 25 des Erläuterungsberichts auf einen Bebauungsplan aus dem Jahr 1993 ab. Die rechtmäßige Aufstellung dieses Plans wird angezweifelt.</p>	<p><b>Zu 9.1:</b></p> <p>In dem <b>Erläuterungsbericht</b> wird von der Einreichung eines Bebauungsplans gesprochen (<b>Ordner 1 der Planunterlagen → S. 25</b>). Unter <b>Kap. 11 des Erläuterungsberichts</b> wird klargestellt, dass derzeit keine Bebauungsplangebiete oder schützenswerten Bebauungen in der unmittelbaren Umgebung des Vorhabengrundstücks existieren (<b>Ordner 1 der Planunterlagen → S. 69</b>).</p>
<p><b>9.2</b></p> <p>Die Errichtung neuer Gebäude auf dem Vorhabengrundstück sei baurechtlich nicht genehmigungsfähig. Diese fügten sich nicht in die nähere Umgebung gemäß § 34 Abs. 1 BauGB ein. Im Rahmen des Einfügens</p>	<p><b>Zu 9.2:</b></p> <p>Auf eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren sind die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden (§ 38 Satz 1 BauGB). Die Planfeststellungsbehörde hat die städtebaulichen Belange lediglich im Rahmen der</p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

<p>sei auch das Gebot der Rücksichtnahme zu beachten. Hierbei sei das Abstandsflächengebot gemäß § 50 BImSchG einzuhalten.</p>	<p>fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen (§ 38 Satz 1 Halbs. 2 BauGB).</p> <p>Verstöße gegen das Rücksichtnahmegebot oder das Abstandsgebot i. S. von § 50 Satz 1 BImSchG liegen nicht vor. Nach § 50 Satz 1 BImSchG ist die Anordnung emittierender Anlagen in der Nähe zu überwiegend dem Wohnen dienender Gebiete soweit wie möglich zu vermeiden. Dem wird hinreichend Rechnung getragen, zumal das Planvorhaben auf die Lage entlang des Hafenbeckens angewiesen ist. Insbesondere die Anforderungen an den Immissionsschutz sind gewahrt (<b>s. noch nachstehend zu 11; zum Abstandsgebot aufgrund des Störfallschutzes s. nachstehend zu 15.)</b>)</p>
<p><b>10. Raumordnungsrecht</b></p> <p><b>10.1.</b></p> <p>In Bezug auf den Grundsatz in Ziff. 7.3.1 des Regionalplans „Oberes Elbtal/Osterzgebirge“ fordert der BUND Sachsen eine eingehende Auseinandersetzung mit der Verhinderung des Eintrags erheblicher Schadstoffmengen in das Grundwasser.</p>	<p><b>Zu 10.1.:</b></p> <p>Grundsätze der Raumordnung sind in Planfeststellungsverfahren abwägungsrelevant, im Unterschied zu Zielen der Raumordnung jedoch nicht strikt bindend. Das Planvorhaben trägt dem Grundwasserschutz in hinreichendem Maße Rechnung. Hierzu ist vorgesehen, dass zum Schutz des ohnehin schon belasteten Untergrundes sowie zum Schutz des Vorflutgewässers der gesamte Geländeumgriff des Planvorhabens versiegelt wird (<b>Kap. 6.3 Grundwasser (S. 82) → Umweltverträglichkeitsstudie → Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen</b>). Durch diese Maßnahme wird der bei Gefahrgutumschlag mögliche Schadstoffeintrag verhindert. Ebenso wird eine Vertikaldrift von Niederschlagswasser ausgeschlossen (<b>Kap. 6.3 Grundwasser (S. 82) → Umweltverträglichkeitsstudie → Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>Als weitere Maßnahme des Grundwasserschutzes wird das Niederschlagswasser von Gefahrgutflächen in einer hierzu installierten Lamellen-Kläranlage gereinigt (vgl. <b>Kap. 13.4.3 Grundwasser und Oberflächengewässer (S. 77) → Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren → Ordner 1 der Planunterlagen</b>). Überdies verhindert die im <b>Brandschutzkonzept</b> vorgesehene Installation eines elektrisch betriebenen Absenkrinnenschiebers den Eintritt kontaminierten Löschwassers oder Leckagevolumina in das Hafenbecken (vgl. <b>S. 16 f. des Brandschutzkonzepts → Ordner 8, Register 2, der Planunterlagen</b>).</p>
<p><b>10.2.</b></p> <p>Es sei zweifelhaft, ob sich die Planung des Terminalneubaus den Anforderungen des raumplanerischen Grundsatzes gemäß Ziff. 7.3.7 des Regionalplans „Oberes Elbtal/Osterzgebirge“ i. V. mit der Wasserrahmenrichtlinie gerecht werde.</p>	<p><b>Zu 10.2.:</b></p> <p>Der raumordnungsrechtliche Grundsatz gemäß Ziff. 7.3.7 des angesprochenen Regionalplans bezieht sich auf Gewässerausbaumaßnahmen. Gegenstand des hiesigen Planfeststellungsverfahrens ist jedoch kein Gewässerausbau. Es handelt sich um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).</p>
<p><b>11. Immissionsschutz (Lärm)</b></p> <p><b>11.1</b></p> <p>Das schalltechnische Gutachten der Fa. TBL Dresden GbR sei in wesentlichen Teilen nicht nachvollziehbar und entspreche nicht den Vorgaben der TA Lärm. Die Gebietseinstufung der Immissionsorte beruhe in unzulässiger Weise auf dem 7. Entwurf des Flächennutzungsplans. Abzustellen sei vorliegend auf die Art der baulichen Nutzung entsprechend den tatsächlich vorhandenen Nutzungsverhältnissen. Hiernach wären abweichende Gebietseinstufungen für die Immissionsorte IO 1 bis IO 4 sowie IO 9 erforderlich.</p>	<p><b>Zu 11.1:</b></p> <p>Die Immissionsorte IO 1 (Kirchstraße 46, Pflegeeinrichtung advita), IO 2 (Dammweg 8), IO 3 (Gartenweg 6) und IO 4 (Kirchstraße 8b, c Hinterhaus) werden in dem „<b>Schalltechnischen Gutachten</b>“ der TBL Dresden GbR vom 04.11.2014 einem Mischgebiet zugeordnet (vgl. <b>Tabelle 1 (S. 6) → Schalltechnisches Gutachten → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>). Der Immissionsort IO 9 (Lauchhammerstraße 17) liegt in einem allgemeinen Wohngebiet (vgl. <b>Tabelle 1 (S. 6) → Schalltechnisches Gutachten → Ordner 7, Register 1, der Plan-</b></p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p><b>unterlagen).</b> Diese Gebietseinstufungen entsprechen den tatsächlich vorhandenen Nutzungsverhältnissen.</p> <p>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 &amp; 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.</p> <p>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 Ha-</p>
--	--

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>fenbeckens 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.</p> <p>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 Krauß 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).</p> <p>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 Im-</p>
--	--

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>missionsort 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).</p> <p>Das „<b>Schalltechnische Gutachten</b>“ der TBL Dresden GbR vom 04.11.2014 zeigt auf, dass bei Durchführung der darin vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen (z. B. Portalkran Nachtzeit, LKW-Transporte nachts) die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm in Bezug auf die vom Terminal ausgehenden Schallimmissionen an allen Immissionsorten tags und nachts eingehalten werden (s. <b>Tabellen 3 u. 4 i. V. m. Kap. 9 Zusammenfassung der abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen (S. 18 bis 20 u. 23, 24) → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p> <p>Dies gilt auch für das Grundstück Kirchstraße 46 (Immissionsort IO 1), das ebenfalls in einem Mischgebiet i. S. von Ziff. 6.1 lit. c) der TA Lärm liegt. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für ein Mischgebiet werden am Immissionsort IO 1 auch eingehalten (s. <b>Schalltechnisches Gutachten → Kap. 7. Berechnung Schallimmissionspegel und Vergleich mit zulässigen Werten → Tabellen 3 u. 4 sowie Ergebnisbewertung Nachtzeit (22-6 Uhr), S. 19 u. 20, Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p> <p>Die in dem Gutachten dargestellte Richtwertüberschreitung um 1 dB nachts ergibt sich allein daraus, dass der Gutachter in Abstimmung mit</p>
--	--



## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>der zuständigen Fachbehörde die Richtwerte einer WA-Einstufung herangezogen hat. Diese Einstufung ist nach der TA Lärm indes nicht geboten, da es sich nicht um eine in einem Mischgebiet uneingeschränkt zulässige und dort auch typische Nutzung handelt. Selbst wenn man gleichwohl den Richtwert für ein Allgemeines Wohngebiet zugrunde legt, ist eine Überschreitung um 1 dB, die selbst im A/B-Vergleich praktisch nicht wahrnehmbar ist, aufgrund des Richtwertcharakters hier gerechtfertigt, so dass es nicht der Festsetzung etwaiger passiver Schallschutzmaßnahmen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG bedarf.</p>
<p><b>11.2:</b> Die Dokumentation der angegebenen Vorbelastungen durch Schallimmissionen seien nicht hinreichend dokumentiert und daher nicht nachvollziehbar.</p>	<p><b>Zu 11.2:</b> In dem „<b>Schalltechnischen Gutachten</b>“ der TBL Dresden GbR wird die schallimmissionsbezogene Vorbelastung der relevanten Immissionsorte betrachtet (s. <b>Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen → S. 7 bis 9 → Kap. 5. Vorbelastung durch andere Gewerbelärmquellen</b>). Die Lage der hierfür maßgeblichen Gewerbebetriebe ist anhand eines Übersichtsplans dokumentiert (s. <b>Anlage A 1 „Übersichtsplan – Rechenmodell“ → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>). 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 Schalleisungspegeln abgeleitet (vgl. <b>Kap. 5.2 Schallemissionen der Vorbelastungs-Schallquellen sowie Anlage B2 des „Schalltechnischen Gutachtens“ → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>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. <b>Kap. 5.3 Berechnete Vorbelastungs-Immissionspegel des „Schalltechnischen Gutachtens“ → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>). Diese Vorgehensweise entspricht den fachlichen Standards und ist auch hinreichend nachvollziehbar dokumentiert worden.</p>
<p><b>11.3:</b></p> <p>Die angenommenen Schallleistungspegel für die Emissionsquellen werden angezweifelt. Auch die Annahme von 20 Kranbewegungen in der Stunde als ungünstigster Fall wird in Frage gestellt. Wesentliche Schallquellen, wie z. B. von Schiffen, seien überdies unzureichend berücksichtigt oder unterschätzt (Portalkräne; Transportbewegungen) worden. Das verwendete Rechenmodell sei nicht ausreichend geeignet. Die Dokumentation der Spitzenpegel sei nicht ausreichend.</p>	<p><b>Zu 11.3:</b></p> <p>Nach dem Betriebskonzept der Vorhabenträgerin entsprechend den Planunterlagen sind je Containervollportalkran bei einer Volllastung des Terminals maximal 20 Moves pro Stunde zu erwarten (vgl. <b>S. 83 des Erläuterungsberichts zum Planfeststellungsverfahren → Ordner 1 der Planunterlagen</b>). Dabei handelt es sich um eine konservative Abschätzung zum maximalen Betriebsumfang.</p> <p>Das „<b>Schalltechnische Gutachten</b>“ der TBL Dresden GbR hat die wesentlichen relevanten Teilschallquellen zu den verschiedenen Betriebszeiten in seine Betrachtung einbezogen. Dies sind die LKW-Transporte, die Bahn-Transporte, die Containervollportalkräne, die Bremsprobenanlage und die Leercontainer-Transporte mit Reachstacker (vgl. <b>Kap. 6.1 bis 6.3 sowie 6.5 bis 6.7 (S. 11 bis 18) → Schalltechnisches Gutachten → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>). Hinsichtlich der Schiffstransporte, von denen nach dem Betriebskonzept lediglich maximal eine An- und eine Abfahrt eines Schiffes pro Tag und nur tagsüber erfolgt (vgl. <b>Kap. 6.4 (S. 14) → Schalltechnisches Gutachten → Ord-</b></p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>ner 7, <b>Register 1, der Planunterlagen</b>), konnte in zulässiger Weise von einer Schallimmissionsbetrachtung abgesehen werden. Die durch die Schiffstransporte verursachten Schallimmissionen in der Tagzeit sind gegenüber den anderen Schallquellen schalltechnisch zu vernachlässigen.</p> <p>Die Berechnung der Schallimmissionspegel erfolgte nach dem Rechenprogramm SoundPlan – Version 7.1 –. In das Rechenmodell sind die Bodendämpfung <math>A_{gr}</math>, eine meteorologische Korrektur <math>C_{met}</math> sowie akustisch relevante Geländeprofile einschließlich der Brückenrampen einbezogen worden (vgl. <b>Kap. 5.3 Berechnete Vorbelastungs-Immissionspegel (S. 9) → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>). Eine Dokumentation der Schallleistungspegel für die Nacht und die Tagzeit ist in den <b>Tabellen 3 und 4 des Schalltechnischen Gutachtens (S. 19 bzw. 20 → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen)</b> enthalten. Auch die Immissionsanteilpegel aller Teilschallquellen sowie die Parameter der Schallausbreitung sind in den <b>Anlagen A5.1 und A 5.2 des Schalltechnischen Gutachtens</b> dokumentiert (<b>Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p> <p>Die einzelnen Geräuschspitzen an den Immissionsorten sind aus den Spitzenschallleistungspegeln <math>L_{WA,Fmax}</math> im Rechenprogramm SoundPlan für die jeweils minimal möglichen Abstände zum Immissionsort berechnet worden (vgl. <b>Kap. 7 (S. 18) → Schalltechnisches Gutachten → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>). Die Spitzenschallleistungspegel sind in der <b>Anlage 4 des Schalltechnischen Gutachtens</b> dokumentiert (<b>Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p>
--	---

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

<p><b>11.4:</b></p> <p>Das schalltechnische Gutachten enthalte keine Aussagen zu tieffrequenten Geräuschen sowie zu Baulärm.</p>	<p><b>Zu 11.4:</b></p> <p>Mit tieffrequenten Geräuschen i.S.v. Nr. 7.3 TA Lärm in dem dort genannten Umfang ist nicht zu rechnen, so dass es keiner entsprechenden Minderungsmaßnahmen bedarf. Das Vorhaben umfasst keine Schallquellen, die zu schädlichen Umwelteinwirkungen durch tieffrequente Geräusche im Sinne der TA Lärm (bzw. DIN 45680) führen könnten.</p> <p>In Bezug auf Baulärm sind die Anforderungen der AVV Baulärm im Planvollzug einzuhalten. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass dies nicht möglich sein wird.</p>
<p><b>11.5:</b></p> <p>Es werden die zutreffende Berücksichtigung der meteorologische Korrektur, der Ton- und Impulszuschläge, der Ruhezeitzuschläge und die Schallausbreitungsberechnung angezweifelt.</p>	<p><b>Zu 11.5:</b></p> <p>Die meteorologische Korrektur <math>C_{met}</math> erfolgte nach dem anerkannten Ansatz des Vorschlags der Bayerischen Landesamts für Umweltschutz, Ref. 2/6 vom 26.10.1998 (vgl. <b>Kap. 10. Quellenverzeichnis unter [5] (S. 25) → Schalltechnisches Gutachten → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>). Hierbei wurde die Windverteilungsstatistik des benachbarten Oschatz verwendet. Nach dem „<b>Schalltechnischen Gutachten</b>“ wird der Ort Oschatz durch den Deutschen Wetterdienst als Referenz für Riesa angegeben (vgl. <b>Kap. 7. Berechnung Schallimmissionspegel und Vergleich mit zulässigen Werten → Fußnote <sup>1)</sup> (S. 18) → Schalltechnisches Gutachten → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p> <p>Für die Immissionsorte, die als allgemeines Wohngebiet eingestuft worden sind (IO 1 „Kirchstraße 46, Pflegeeinrichtung advita“, IO 9 „Lauch-</p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>hammerstraße 17“ und IO 16 „Alleestraße 12“), sind entsprechend der TA Lärm für die Tagzeit an Sonn- und Feiertagen Ruhezeitzuschläge i. H. von 1,7 dB(A) in die Berechnung der Schallimmissions-Beurteilungspegel einbezogen worden. In der <b>Tabelle 3 des Schalltechnischen Gutachtens (S. 19 → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen)</b> wird der Pegel mit und ohne den Zuschlag angegeben.</p> <p>Zuschläge für Ton- und Informationshaltigkeit sind in der schalltechnischen Begutachtung nicht erfolgt. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass dies in fachlich unzutreffender Weise unterlassen worden ist. Die Schallquellen des Terminals weisen keine relevanten Tonhaltigkeiten in den Emissionsspektren auf, die gemäß der TA Lärm zu berücksichtigen wären. Als einzige tonhaltige Schallquelle käme theoretisch das Rückwärtsfahr-Warnsignal der Reachstacker in Betracht. Dieses Signal erfolgt bei den hier eingesetzten Geräten jedoch durch ein Rauschsignal, welches nicht tonhaltig ist. Dies ist in einem früheren Gutachten beschrieben worden, auf das im „Schalltechnischen Gutachten“ mit dem Literaturhinweis [E1] (vgl. <b>Kap. 10. Quellenverzeichnis (S. 25) → Schalltechnisches Gutachten → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen)</b> verwiesen wird.</p> <p>Die bei der Berechnung der Schallimmissionspegel angesetzten Parameter der Schallausbreitung sind in den <b>Anlagen A 5.1 und A 5.2 des Schalltechnischen Gutachtens</b> dokumentiert (<b>Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p>
--	--

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>Die Schallausbreitungsrechnung erfolgte gemäß TA Lärm nach der DIN ISO 9613-2, wie unter <b>Kap. 7. Berechnung Schallimmissionspegel und Vergleich mit zulässigen Werten (S. 18) des Schalltechnischen Gutachtens (Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen)</b> erläutert. Dabei sind alle Parameter, wie Bodendämpfung, Reflexionen usw., berücksichtigt worden. Dies kann anhand der Ergebnistabellen des Rechenprogrammes in den <b>Anlagen A 5.1 und A 5.2 des Schalltechnischen Gutachtens</b> nachvollzogen werden (<b>Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p>
<p><b>11.6:</b> Im Hinblick auf die Lärmbelastungen durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen stünden weitere organisatorische Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrslärmpegel zur Verfügung.</p>	<p><b>Zu 11.6.:</b> Das „<b>Schalltechnische Gutachten</b>“ gelangt im Hinblick auf die Belastung der Wohngebäude entlang der Uttmannstraße durch den vorhabenbedingten Schwerlastverkehr zu dem Ergebnis, dass die in Ziff. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm genannten Voraussetzungen gegeben sind (<b>Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>). Insbesondere werden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in der Nachtzeit um 2 dB überschritten. Das „<b>Schalltechnische Gutachten</b>“ legt dabei die in dem „<b>Verkehrsplanerischen Gutachten</b>“ der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vorgeschlagenen verkehrslenkenden Maßnahmen zugrunde (<b>Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>). Es berücksichtigt auch, dass auf der alternativen Route über die Paul-Greifzu-Straße und die Lauchhammerstraße vergleichbare Immissionskonflikte entstehen würden. Die Route Paul-Greifzu-Straße / Rostocker Straße wird nicht betrachtet. Jedoch liegen auch hier straßennahe Wohnnutzungen entlang der Paul-Greifzu-Straße vor. Durch organisato-</p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>rische Maßnahmen in der Form einer gesonderten Verkehrslenkung der An- und Abfahrtrouten zur Nachtzeit kann eine Verhinderung der Grenzwertüberschreitungen folglich nicht verhindert werden (vgl. S. 22 des <b>Schalltechnischen Gutachtens</b> → <b>Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>). Die Durchführung anderer immissionsmindernder Maßnahmen als organisatorische Maßnahmen ist nach Ziff. 7.4 Abs. 2 TA Lärm nicht erforderlich. Die Sonderregelung in Ziff. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm stellt eine für die Berücksichtigung des Verkehrslärms klare, nicht auf Ergänzung angelegte Regelung dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09.01.2013 – 4 B 23/12, BauR 2013, 739). Werden Grenzwertüberschreitungen festgestellt, sind diese daher nur durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich zu mindern. Ist eine Minderung durch organisatorische Maßnahmen ausgeschlossen, kommen andere Rechtsfolgen nicht in Betracht (vgl. VGH München, Beschluss vom 12.05.2010 – 22 CS 10.23, juris, Rn. 17).</p>
<p><b>11.7:</b> Die Containerstapelzeilen seien als funktionierende Lärmschutzwand nur bedingt geeignet. Die Dämmwirkung sei fraglich. Ebenfalls die Überwachung der Lärmschutzmaßnahme. Die Absorbierungswirkung sei nicht geprüft worden.</p>	<p><b>Zu 11.7:</b> Die Zulässigkeit des Einsatzes mobiler Schallschutzwände z. B. durch die Aufstellung eines „Container-LKWs“ ist in der Rechtsprechung anerkannt (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 – 9 A 20/08, NVwZ 2011, 177; VGH Mannheim, Urteil vom 29.01.2008 – 8 S 2748/06, BauR 2008, 1573). Die Dämmwirkung eines Containers wird im „<b>Schalltechnischen Gutachten</b>“ u. A. auf <b>Seite 17 (Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen)</b> dargestellt. Der Gutachter geht zutreffend von einem Schalldämmmaß von Containerdach und Containerwänden i. H. von <math>R'_{w} \geq 35</math> db aus.</p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

<p><b>12. Immissionsschutz (Licht)</b></p> <p>Die Beleuchtung des Hafens Riesa führe zu einer erheblichen Aufhellung der umliegenden Wohngebiete zur Nachtzeit. Hierdurch würden erhebliche und besonders störende Belästigungen hervorgerufen.</p>	<p><b>Zu 12.:</b></p> <p>In der Umweltverträglichkeitsstudie (<b>Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen</b>) für das Planvorhaben wird auf S. 83 auf die Minimierung der Lichteinflüsse auf die Umgebungsbebauung eingegangen. Die Belichtung in der Dämmerungs- und Nachtzeit wird als eine mögliche Beeinträchtigung des Wohnumfeldes bewertet. Die Lichtimmissions-Untersuchung der Peutz Consult GmbH vom 04.11.2014 (<b>Ordner 7, Register 3, der Planunterlagen</b>) kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass die Immissions-Richtwerte der LAI-Lichtleitlinie bei entsprechenden Neigungsausrichtungen der Scheinwerfer an allen repräsentativen Immissionsorten sowohl in der Nacht als auch am Tag eingehalten werden. Zudem sind auf der nördlichen Seite des Hafenbeckens gegenüber der künftigen Terminalanlage auch noch Sichtschutzpflanzungen vorgesehen, die Lichteinwirkungen auf die benachbarte Bebauung noch weiter reduzieren (vgl. <b>Umweltverträglichkeitsstudie, S. 74 und S. 83, Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p> <p>Als weitere Maßnahme zur Minimierung der Auswirkungen durch die Beleuchtung der KV-Anlage sind operativ flexibilisierte Schaltzeiten der Beleuchtungsanlagen vorgesehen, die es erlauben, auf die Wohn- und Freiraumnutzungsrhythmen einzugehen (vgl. <b>Umweltverträglichkeitsstudie, S. 83, Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p>
<p><b>13. Immissionsschutz (Erschütterungen)</b></p> <p>Die „Erschütterungstechnische Untersuchung“ der Fa. Peutz Consult GmbH wird im Hinblick auf die verwerteten Parameter der tatsächlichen Verhältnisse sowie in Bezug auf die Gebietseinstufung angezweifelt.</p>	<p><b>Zu 13.:</b></p> <p>Die „Erschütterungstechnische Untersuchung“ der Peutz Consult GmbH vom 15.10.2014 hat sich im Hinblick auf die Gebietseinstufungen an den Einstufungen des Flächennutzungsplanentwurfs orientiert (s.</p>



## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p><b>Kap. 2 Örtliche Gegebenheiten (S. 4 u. 5) sowie Anlage 1.2 → Erschütterungstechnische Untersuchung → Ordner 7, Register 2, der Planunterlagen).</b> Das südlich der Paul-Greifzu-Straße und entlang der Lauchhammer Straße gelegene Gebiet wurde dabei als Mischgebiet (M) eingeordnet. Für das südlich der östlichen Vorhabenteilfläche gelegene Gebiet an der Kastanienstraße wurde ein Gewerbegebiet (GEe) angenommen. Das Gebiet südlich des Friedrich-Ebert-Platzes (ab dem Gebäude Lauchhammer Straße 17) ist als Wohngebiet (W) eingeordnet worden. Diese Gebietseinstufungen entsprechen den tatsächlichen Nutzungsverhältnissen und stehen im Einklang mit den Regelungen der BauNVO. Insbesondere die Annahme eines Mischgebietes südlich der Paul-Greifzu-Straße ist zutreffend. Gemäß § 6 Abs. 1 BauNVO dienen Mischgebiete dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. In dem betreffenden Gebiet befinden sich sowohl Wohngebäude als auch gewerbliche Nutzungen. In dem Gebäude Hafenstraße 1 ist eine Filiale der Sparkasse Meißen untergebracht. Entlang der Lauchhammerstraße befindet sich u. a. eine Vinothek (Weinhandlung Thiel, Lauchhammer Straße 23). In Nähe der Heinrich-Lorenz-Straße befindet sich das Werner-Heisenberg-Gymnasium (Friedrich-Ebert-Platz 6A). Südlich der Wohnbebauung an der Heinrich-Lorenz-Straße schließt sich das Werksgelände der Elektro-Industriemontagen GmbH (Uttmannstraße 15) an. Dem Charakter eines faktischen allgemeinen oder gar reinen Wohngebietes entspricht dies nicht. Die Einstufung des Gebietes um die Kastanienstraße als Gewerbegebiet wirft jedenfalls keine Zweifel auf. Dort befinden sich bei-</p>
--	--

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>spielsweise auf dem Grundstück Kastanienstraße 4 der Ortsverband Riesa der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk sowie in unmittelbarer Nähe die Gebäude der Feuerwehr Riesa (Am Forschungszentrum 2) und des Rohrforschungszentrums Vallourec &amp; Mannesmann Deutschland GmbH (Kastanienstraße 8).</p> <p>Hinsichtlich der durch die Peutz Consult GmbH im Rahmen der „<b>Erschütterungstechnischen Untersuchung</b>“ angelegten Parameter (s. <b>Kap. 3 Nutzungsangaben (S. 6 u. 7) → Ordner 7, Register 2, der Planunterlagen</b>), insbesondere die maximale Anzahl der Fahrverkehre, bestehen keine Bedenken. Die der Untersuchung zugrunde gelegten Parameter im Fall der Volllastung der Anlage (3 Zug-ein- und 3 Zugausfahrten pro Tag; Zerlegung der eingefahrenen Ganzzüge in 6 Teilzüge; Zusammenstellen der beladenen Teilzüge; Ent-/Beladung von maximal 1 Schiff pro Tag; Verkehrsaufkommen von ca. 300 LKW in der Tageszeit und 30 LKW in der Nachtzeit; 20 Ladevorgänge pro Vollportalkran pro Stunde) entsprechen dem prognostizierten Nutzungsumfang (vgl. <b>S. 83 ff. des Erläuterungsberichts → Ordner 1 der Planunterlagen</b>) und sind daher auch in anderen fachlichen Untersuchungen des Planvorhabens unterstellt worden (vgl. etwa „<b>Verkehrsplanerisches Gutachten</b>“ → <b>Kap. 1 Aufgabenstellung (S. 1) → Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p> <p>Die Grundannahmen basieren auf Messergebnissen in direkt vergleichbaren Situationen (s. <b>Kap. 1 Situation und Aufgabenstellung (S. 3, letzter Absatz)</b> sowie <b>Kap. 7 Bearbeitungsgrundlagen, zitierte Normen und Richtlinien, dort unter [21] und [22] → S. 18 u. 19 → Ord-</b></p>
--	--

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>ner 7, Register 2, der Planunterlagen) und stellen eine Maximalabschätzung dar. Selbst auf Basis dieser Grundlagen ergibt sich eine deutliche Einhaltung der Anforderungen der DIN 4150, Teil 2. Die höchsten Erschütterungen werden durch Zugfahrten erzeugt. Höhere Umschlagszahlen, z.B. durch die Abfertigung von 2 Schiffen pro Tag haben keinen relevanten Einfluss auf die Erschütterungs-Beurteilungsschwingstärken. Selbst unter ungünstigsten Annahmen wird der Anhaltswert der DIN 4150, Teil 2 nur zu 65% ausgeschöpft.</p>
<p><b>14. Verkehrliche Belange</b></p> <p><b>14.1.</b></p> <p>Das Verkehrsplanerische Gutachten beachte nicht, dass die Kreuzung Paul-Greifzu-Straße/Hamburger Straße/Rostocker Straße in Riesa seit Ende 2013 für den Schwerlastverkehr durchlässig sei. Dies führe zu einer Verlagerung des Schwerlastverkehrs und infolgedessen zu enormen Verschlechterungen der Immissionsbelastung des Wohngebietes Weida, insbesondere zur Nachtzeit. Dies sei bislang nicht beachtet worden. Die tatsächliche Verkehrssituation habe sich seit dem Scoping-Verfahren gravierend verändert. Hierzu habe auch die Kapazitätserweiterung der Elbestahlwerke Feralpi beigetragen, die ebenfalls noch unbeachtet geblieben sei.</p>	<p><b>Zu 14.1.:</b></p> <p>Die Kapazitätserweiterung der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH und die damit verbundene Steigerung des Verkehrsaufkommens ist auf S. 6 f. des „<b>Verkehrsplanerischen Gutachtens</b>“ der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vom 31.07.2014 betrachtet worden (vgl. <b>Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p> <p>Auch der Ausbau des Knotenpunktes Rostocker Straße/Paul-Greifzu-Straße und die damit einhergehende Durchlässigkeit für den Schwerlastverkehr hat Eingang in das „<b>Verkehrsplanerische Gutachten</b>“ gefunden (vgl. S. 11 → <b>Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>). Das Gutachten geht dabei davon aus, dass nur ein geringer Anteil der Fahrten über diesen Knotenpunkt führen wird, da diese Route für den Schwerverkehr keine Zeit- und Streckenvorteile gegenüber der Fahrt über die Lauchhammerstraße mit sich bringt.</p>
<p><b>14.2:</b></p> <p>Die Kreuzung Uttmannstr./Paul-Greifzu-Str. in Riesa sei wegen ihrer</p>	<p><b>Zu 14.2.:</b></p> <p>Bei der Lauchhammer Straße handelt es sich um eine Bundesstraße.</p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

<p>Dimensionierung für die geplante Hafenzu- und -abfahrt ungeeignet. Die Uttmannstraße und die Lauchhammer Straße seien wegen der angrenzenden Wohngebiete für den eingeplanten Zuliefer- und Abtransportverkehr ungeeignet. Eine alternative Planung für die Zu- und Abliefertransporte per LKW sei erforderlich.</p>	<p>Warum diese wegen einer angrenzenden Wohnbebauung für den Schwerlastverkehr ungeeignet sein soll, erschließt sich nicht. Überdies zeigt das „<b>Verkehrsplanerische Gutachten</b>“ auf, dass der An- und Abfahrtverkehr zum Hafen Riesa auch in der Vergangenheit zu 90 % über die Lauchhammerstraße abgewickelt worden ist (<b>Abbildungen 6 u. 7 (S. 10) des Verkehrsplanerischen Gutachtens → Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>). Über die Uttmannstraße wird bereits das Gelände der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH durch den Straßenverkehr erschlossen. Dies betrifft nach der Erweiterung des Standortes ein Aufkommen von etwa 890 LKW/Tag (s. <b>Kap. 2.3 ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH (S. 6) → Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>). Es ist nicht nachvollziehbar, wieso die Kreuzung Uttmannstr./Paul-Greifzu-Str. in Riesa als Hafenzu- und -abfahrt vor diesem Hintergrund ungeeignet sein soll. Das „<b>Verkehrsplanerische Gutachten</b>“ kommt für den Knotenpunkt Uttmannstraße/Paul-Greifzu-Straße zu einer Bewertung entsprechend der Stufe B nach dem HBS-Verfahren (s. <b>Kap. 5.1 Paul-Greifzu-Str./Uttmannstraße/Anbindung KV-Terminal (S. 17 u. 18) → Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>). Dies bedeutet, dass die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst werden, die dabei entstehenden Wartezeiten jedoch kurz sind. Neben der in dem „<b>Verkehrsplanerischen Gutachten</b>“ vorgeschlagenen Verkehrslenkungsmaßnahme (s. <b>Kap. 3.2.2 Variante 2 (mit Verkehrslenkung) → S. 12 u. 13 → Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>) sind daher keine weiteren Untersuchungen oder Maßnahmen erforderlich.</p>
---	--

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

<p><b>15. Störfallschutz</b></p> <p>Bei dem geplanten Hafen-Terminal handele es sich um einen Betriebsbereich i. S. von § 3, Abs. 5aBlmSchG. Die Planunterlagen enthielten bislang keine Angaben zur Anlagensicherheit. Die Antragsunterlagen seien zu Fragen des Störfallschutzes unvollständig.</p>	<p><b>Zu 15.:</b></p> <p>Entgegen der Ansicht des BUND Sachsen handelt es sich bei dem Planvorhaben nicht um einen Betriebsbereich i.S.v. § 3 Abs. 5a BlmSchG i.V.m. der Seveso-II/Seveso-III-Richtlinie. Gemäß Art. 4 lit. c) Seveso-II-Richtlinie/Art. 2 Abs. 2 lit. b) der Seveso-III-Richtlinie gilt die Richtlinie nicht für die Beförderung gefährlicher Stoffe und deren damit in unmittelbarem Zusammenhang stehende, zeitlich begrenzte Zwischenlagerung auf der Straße, der Schiene und den Binnenwasserstraßen einschließlich des Be- und Entladens sowie des Umladens von einem Verkehrsträger auf einen anderen Verkehrsträger in Hafenbecken, Kaianlagen oder Verschiebebahnhöfen. Dies gilt daher auch für das hiesige Planvorhaben (vgl. auch das <b>Brandschutzkonzept → Kap. 3 Löschwasserrückhalteanlagen (S. 15) → Ordner 8, Register 2, der Planunterlagen</b>). Hinsichtlich der Anlagensicherheit und der Störfallvorsorge, z. B. zur Beherrschung von Schadensfeuern und dem ungewollten Freisetzen gefährlicher Stoffe, wird im Rahmen der Ausführungsplanung ein Maßnahmenplan erstellt, der gemeinsam mit der Feuerwehr Riesa vor Inbetriebnahme des Terminals abgestimmt und in die Betriebsvorschriften des Terminals mit aufgenommen wird (s. <b>Kap. 10.2 Anlagensicherheit/Störfallvorsorge (S. 68) → Erläuterungsbericht zum Planvorhaben → Ordner 1 der Planunterlagen</b>).</p>
<p><b>16. Brandschutz</b></p> <p>Das Brandschutzgutachten sei im Hinblick auf die Löschwasserversorgung, die Löscheinrichtungen und die Löschwasserrückhaltung unvollständig.</p>	<p><b>Zu 16.:</b></p> <p>Das <b>Brandschutzkonzept</b> der Safe-TEC Consulting GmbH vom 18.12.2014 geht auf S. 13 f. auf die Löschwasserversorgung ein (<b>Ordner 8, Register 2, der Planunterlagen</b>). Hiernach ist nach den gesetzli-</p>

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	<p>chen Vorgaben ein Löschwasserbedarf i. H. von 1.600 l/min einzuhalten. Diese Löschwassermenge ist über einen Zeitraum von 2 Stunden vorzuhalten. Für das Planvorhaben kann dieser Bedarf durch eine innerbetriebliche Löschwasserversorgung sichergestellt werden. Das Löschwasser wird direkt dem Hafenbecken entnommen. Die Zugänglichkeit der Wasserentnahmestellen wird durch Feuerwehrflächen/Brandschutzgassen sichergestellt (s. <b>Anhang 1 „Lageplan Teil A, West“</b> resp. <b>Anhang 2 „Lageplan Teil B, Ost“</b> → <b>Brandschutzkonzept</b> → <b>Ordner 8, Register 2, der Planunterlagen</b>). Inwiefern das vorbeschriebene Konzept der Löschwasserversorgung unvollständig sei, ist daher nicht ersichtlich.</p> <p>Auch das als unvollständig gerügte Konzept der Löschwasserrückhaltung wird in dem <b>Brandschutzkonzept</b> in der gebotenen Ausführlichkeit behandelt (<b>Ordner 8, Register 2, der Planunterlagen</b>). Das Konzept differenziert hierbei zwischen dem Umschlagsbereich und dem Gategebäude, für das die Ausbildung eines Löschwasserrückhaltevolumens nach der Richtlinie zur Bemessung von Löschwasserrückhalteinrichtungen beim Lagern wassergefährdender Stoffe (LÖRüRL) nicht erforderlich ist. Für den Umschlagbereich kommt es zu dem Ergebnis, dass das verfügbare Rückhaltevolumen des Oberflächenentwässerungssystems ggf. anfallendes Löschwasser- und Leckagevolumina sicher aufnehmen kann (vgl. <b>Brandschutzkonzept</b> → <b>Kap. 3.1 Umschlagbereich (S. 15)</b> → <b>Ordner 8, Register 2, der Planunterlagen</b>). Zur Verhinderung des Eintritts von kontaminiertem Löschwasser in das Hafenbecken ist die Installation eines elektrisch betriebenen Absenkrin-</p>
--	--

## Anlage 22: BUND Landesverband Sachsen

	nenschiebers vorgesehen (vgl. Brandschutzkonzept → Kap. 3.1 Umschlagbereich (S. 15 u. 16) → Ordner 8, Register 2, der Planunterlagen).
<b>17. Luftqualität</b> Die Inbetriebnahme des neuen Hafens führe zu einer erheblichen Verschlechterung der Luftqualität.	<b>Zu 17.:</b> Der Einholung eines Gutachtens zur Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Luftschadstoffe bedarf es nicht. Mit dem Planvorhaben sind keine erheblichen Ausstöße von Luftschadstoffen verbunden. Der mit dem Vorhaben bezweckte trimodale Umschlag von Bahn, Binnenschifffahrt führt und LKW führt vielmehr zu einem Rückgang des durch den Güterverkehr verursachten Schadstoffausstoßes.