

Chemnitz, 26. September 2018

**Stellungnahme zur Planfeststellung für das Investitionsvorhaben „Neu-
bau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ gem. § 18 AEG, 1.
Tektur**

Ihr Zeichen: DD32-0522/434/12
Ihr Schreiben vom 17.07.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Landesverband Sachsen e. V. bedankt sich für die Beteiligung zum o.g.
Verfahren und nimmt hierzu wie folgt Stellung:

**Das Vorhaben wird weiterhin auch nach der 1. Tektur der Planung entschieden
abgelehnt.**

Begründung:

Der Bau eines trimodalen Containerterminals im Hafen Riesa wird weiter abgelehnt.
Alle bereits eingereichten Einwendungen werden aufrechterhalten und haben weiter-
hin Gültigkeit. Bezüglich der Änderungen in den Planunterlagen im Zuge der 1. Tek-
tur werden hiermit weitere Einwendungen erhoben. Das Vorhaben ist abzulehnen, da
hierfür kein Bedarf gegeben ist, es mit naturschutz- und wasserrechtlichen Vorgaben
nicht vereinbar ist, es bereits bestehende planerische Konflikte im betreffenden Orts-
teil Riasas weiter verstärkt und zur Schädigung der menschlichen Gesundheit führt
sowie die Genehmigungsunterlagen an erheblichen Fehlern leiden.

1. Unzureichende und fehlerhafte Beteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur 1. Tektur-Planung sind die entschei-
dungserheblichen Unterlagen in Form der Stellungnahmen der beteiligten Behörden
nicht ausgelegt worden. Damit wurden der Öffentlichkeit entscheidungserhebliche
Unterlagen vorenthalten. Zudem ist die Bekanntmachung der Auslegung fehlerhaft,
da diese ebenfalls keine Angaben über verfügbare Stellungnahmen der beteiligten
Behörden enthielt.

Des Weiteren fehlten den ausgelegten Unterlagen sämtliche Planunterlagen, die im
Rahmen der 1.Tektur nicht geändert wurden und Teil des ersten Beteiligungsverfah-

rens waren. Dies betrifft bspw. entscheidungserhebliche naturschutzfachliche Unterlagen in Form der Vorprüfung für die betroffenen NATURA-2000-Gebiete.

Aufgrund der unzureichenden und fehlerhaften Beteiligung ist das Beteiligungsverfahren erneut, unter Auslegung sämtlicher entscheidungserheblicher Unterlagen, vorzunehmen. Für die erneute Beteiligung ist zudem das Öffentlichkeitsbeteiligungsportale des Freistaats Sachsen zu verwenden.

2. Fehlende Planrechtfertigung

Seit Mai 2005 wurde mit dem schienengebundenen „Albatross-Express“ im Hafen gestartet, der angeblich den regelmäßigen trimodalen Containerumschlag realisieren soll. Zu erkennen ist, dass seit dieser Maßnahme der Transport mit dem Schiff erheblich zurückgegangen ist. Der Gesamtanteil des Güterumschlages per Schiff hat sich auf unter 5% im letzten Jahr hin entwickelt. Damit ist der Gesamtcharakter Umschlagplatz Hafen wegen des geringen Schiffsverkehrs in Frage zu stellen. Ein Umschlag für Bahn und LKW kann an jedem anderen Containerumschlagsplatz stattfinden, zumal die Flächen im Hafen alle hochwassergefährdet sind. Die vorhandenen Anlagen für den Umschlag vom reichen vollkommen aus. Eine Erweiterung erscheint nicht notwendig. Abwegig und kontraproduktiv erscheint auch ein geplanter Dreischicht-Betrieb im Hafengelände, da dadurch zusätzliche Probleme mit nächtlichem Lärm und Lärm am Wochenende in Gröba geschaffen werden, wenn der zusätzliche Umschlag von Containern im Hafen soll bis zum Jahr 2025 um das 2,5-fache ansteigen sollte.

Güterumschlag Hafen Riesa 1992 - 2017 in Tonnen/Jahr

Jahr	Schiff	Bahn	LKW	Gesamt	Anteil Schiff/Gesamt	Anteil Bahn/Gesamt	Anteil LKW/Gesamt
1992	51158	56688	47071	154917	33,02%	36,59%	30,38%
1993	92504	64020	52486	209010	44,26%	30,63%	25,11%
1994	76260	124935	83061	284256	26,83%	43,95%	29,22%
1995	176404	54079	149462	379945	46,43%	14,23%	39,34%
1996	222269	96950	153865	473084	46,98%	20,49%	32,52%
1997	173419	57680	146584	377683	45,92%	15,27%	38,81%
1998	263180	106633	192611	562424	46,79%	18,96%	34,25%
1999	219991	98120	325867	643978	34,16%	15,24%	50,60%
2000	140913	199363	312014	652290	21,60%	30,56%	47,83%
2001	131450	155020	268895	555365	23,67%	27,91%	48,42%
2002	205057	145834	273523	624414	32,84%	23,36%	43,80%
2003	117980	114195	366946	599121	19,69%	19,06%	61,25%
2004	158241	108460	362618	629319	25,14%	17,23%	57,62%
2005	88399	175546	427259	691204	12,79%	25,40%	61,81%
2006	87944	347140	569131	1004215	8,76%	34,57%	56,67%
2007	75775	352285	576484	1004544	7,54%	35,07%	57,39%
2008	75392	394535	559777	1029704	7,32%	38,32%	54,36%
2009	88056	350756	620184	1058996	8,32%	33,12%	58,56%
2010	89663	424907	702746	1217316	7,37%	34,91%	57,73%
2011	67451	348769	699123	1115343	6,05%	31,27%	62,68%
2012	101637	401209	714938	1217784	8,35%	32,95%	58,71%
2013	151551	360624	673513	1185688	12,78%	30,41%	56,80%
2014	64205	450012	711795	1226012	5,24%	36,71%	58,06%
2015	65064	475650	639947	1180661	5,51%	40,29%	54,20%
2016	68333	422401	596175	1086909	6,29%	38,86%	54,85%
2017	57790	471150	659659	1188599	4,86%	39,64%	55,50%

Quelle: Große Anfrage im Sächsischen Landtag 6/13315 vom 13.08.2018 Antwort B18 Anlage
Güterumschläge in Tonnen/Jahr des Hafens in Riesa, untergliedert nach Schiff, Bahn, LKW

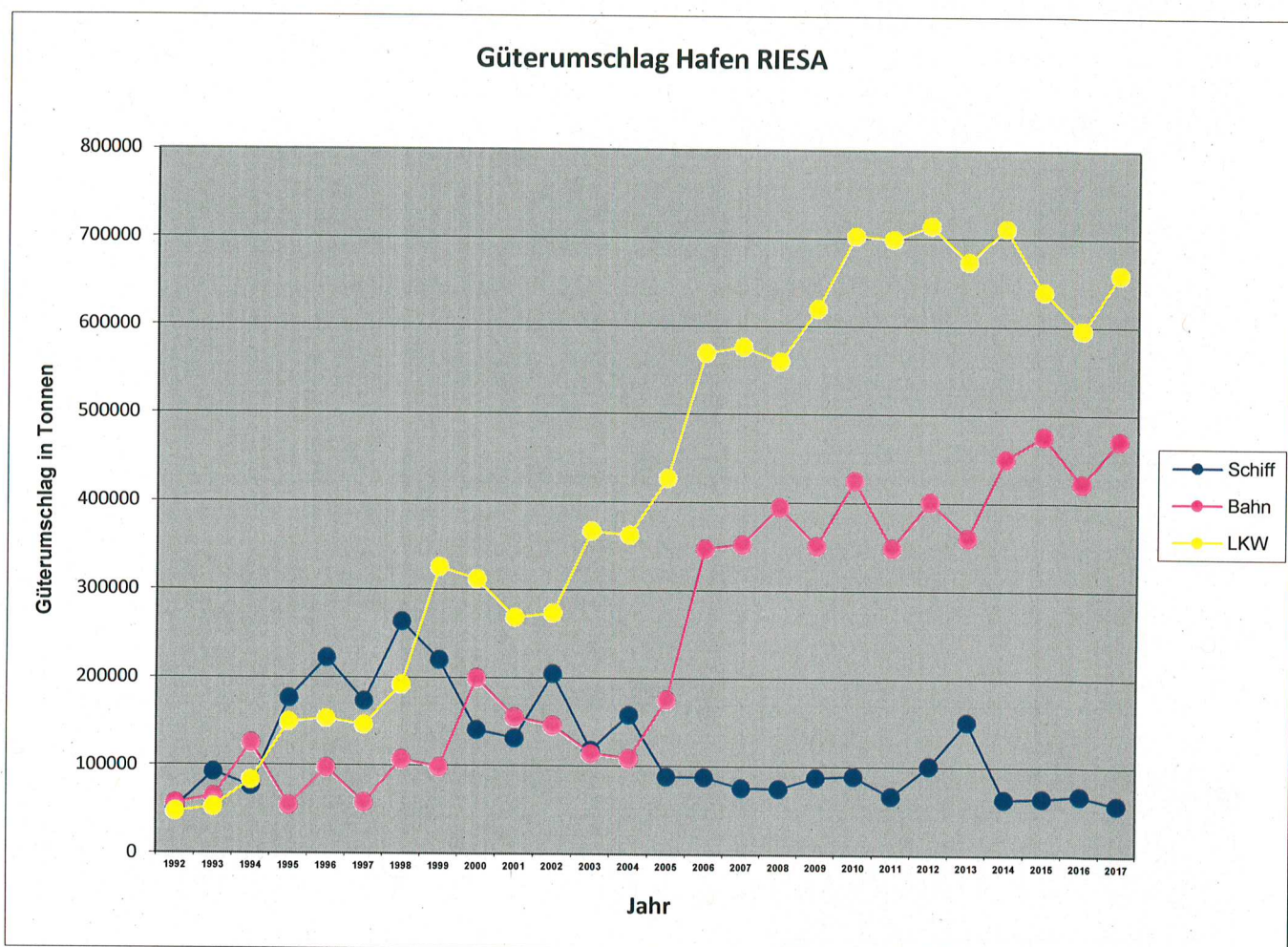
In der Tabelle 2 ist die Entwicklung des Güterumschlages im Riesaer Hafen von Schiff, Bahn und LKW in den Jahren 1992 - 2017 dargestellt.

2.1. Umschläge per LKW werden in der Umsatzprognose unterschlagen

Bedenklich erscheint die Zunahme des LKW-Verkehrs im Hafen. Die Aussage im Entwurf des Flächennutzungsplanes Riesa, „Hauptverkehrsträger für die Container-Verkehre von und nach Riesa ist die Bahn mit einem Anteil von 85 %“ ist falsch dargestellt. Der Gesamtumschlag Bahn liegt laut Tabelle 4 im Erläuterungsbericht Seite 34 und 35 bei angeblich ca. 73,5%, beim Schiff bei ca. 8,5% und die restlichen 18% fallen durch LKW-Transporte an.

Diese Zahlen passen nicht zum tatsächlichen Güterumschlag in Tonnen/Jahr, siehe obige Tabelle. In den Planungsunterlagen werden nur Umschläge (und Modalsplit) der Container dargestellt. Doch aus der Großen Anfrage der Grünen vom 13.8.2018 geht hervor, dass der Modalsplit der umgeschlagenen Tonnen (in dem auch die per Container transportierten Tonnen eingeschlossen sind) im Hafen anders aufgesplittet ist. Es werden also erheblich mehr Güter per LKW im Hafen umgeschlagen, als die Umsatzprognose der SBO vermuten lässt. Damit erhöht sich auch die Belastung der Anrainer.

Aus der Anfrage geht hervor, dass die meisten Gütertonnen per LKW angeliefert bzw. weiter geliefert werden. Dieser Transport scheint in der Darstellung nicht durch die Planer berücksichtigt und eingeflossen zu sein. Da das Verhältnis des gesamten Güterumschlages in Tonnen/Jahr nicht in den Unterlagen aufgeführt wird, sind die Unterlagen unvollständig und entsprechen nicht dem tatsächlichen Transport des Hafenbetriebes. Eher plausibel erscheint der Transport von 5% per Schiff, 40% mit der Bahn und 55% per LKW. Die Darstellung bildet nicht die aktuellen Umschläge im Hafen ab und ist daher irreführend. Das mögliche Konfliktpotential des LKW-Verkehrs und dessen potentieller Anstieg wird damit falsch dargestellt.



Grafik 1: Zusammenstellung der Zahlen aus Tabelle 2 – Große Anfrage 6/13315
Antwort B18 Anlage

2.2. Fehlerhafte Prognose der Umschlagsmengen in Bezug auf die Güterschifffahrt

Für die Prognosen der Umschlagsmengen zum Planfeststellungsverfahren – im folgenden Umschlagprognosen – in Bezug auf die Güterschifffahrt ist die Bedarfsbegründung lückenhaft und nicht nachvollziehbar:

- Die sprunghafte Steigerung der Umschläge der Container um ca. 10.000 TEU von und auf das Schiff von 3.633 im Jahr 2017 auf 13.452 im Jahr 2022 wird nicht begründet. Diese Prognose lässt sich nicht mit der Kapazitätserweiterung auf der Schiene erklären.
- Es wird in der Umschlagprognose von einer kontinuierlichen Steigerung des wasserseitigen Umschlags ausgegangen, obwohl in den vergangenen Jahren die Umschläge massiv zurückgegangen sind. Der Container-Umschlag über die Kaikante beträgt weniger als 10 Prozent.

- Die Prognosen werden nicht begründet. Da indem Dokument Umschlagprognosen von einer Trendumkehr im Schiffsumschlag ausgegangen wird, müssen die Prognosen detailliert begründet werden.
- Es werden keine belastbaren Begründungen angeführt, warum sich der seit Jahrzehnten anhaltende rückläufige Trend beim Gütertransport auf der Elbe umkehren sollte.
 - Die in der Umschlagprognose beschriebenen angeblich möglichen Verlagerungspotentiale von LKW auf Schiene und Schiff aufgrund eines prognostizierten Wachstums in Wacker Chemie, sind über die Elbe nicht planbar und verlässlich abzuwickeln. Eine Verlagerung auf das Schiff ist unrealistisch. Zu argumentieren, dass „die Nutzung der Elbe“ für Wacker Chemie ein „geringeres Risiko von Ausfällen“ mit sich brächte, ist vor dem Hintergrund der Niedrigwassersituation der letzten fünf Jahre und dem damit verbundenen Ausfall der Schifffahrt unehrlich und unprofessionell.
- Ähnliches gilt für die Prognose von Containertransport nach Lovosice, Tschechien per Schiff. Bislang findet in Richtung Tschechien kein Transport von Containern per Schiff statt. Eine Begründung, warum das sich ändern sollte, wird nicht geliefert.
- Die optimistischen Prognosen werden auf die Steigerung der Umschläge in den Seehäfen zurückgeführt. Doch das greift zu kurz.
 - Es wird eine Prognose für den Hafen Hamburg herangezogen, die von linearen Steigerungsraten ausgeht und schon jetzt veraltet ist. Die Containerumschläge im Hafen Hamburg stagnieren seit einigen Jahren (<https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/containerumschlag>).
 - Beachtet werden muss auch, die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (BMVI). Dort wird Güterwachstum vor allem für die Alten Bundesländer prognostiziert, nicht oder kaum jedoch für die Neuen Bundesländer. Auf dieser Basis kann kein Wachstum von 2,9 Prozent abgeleitet werden.
- Die Schifffahrtsverhältnisse der Elbe, deren Möglichkeiten und Limitationen durch Niedrigwasser und Hochwasser und damit die fehlende Verlässlichkeit, wird in Umschlagprognosen nicht ausreichend betrachtet, da von einem durchschnittlichen Jahr ausgegangen wird. Die fehlende Planbarkeit (Verlässlichkeit) und die Niedrigwasser der Elbe werden ignoriert.
 - Doch die Wasserführung (Abfluss) der Elbe ist stark schwankend, innerhalb eines Jahres aber auch zwischen den Jahren.
 - Ganzjährig schiffbare Jahre bilden die absolute Ausnahme (1 von 10 – 15 Jahren).

- Niedrigwasserjahre sind die Regel. 2018 ist das 5. Niedrigwasserjahr in Folge. Die Elbe führte über Monate Fahrrinntiefen von weit unter einem Meter – siehe Grafik 1.
- Ein „regelmäßiger Containerlinienverkehr“, wie in Umschlagprognosen behauptet, ist gegenwärtig auf der Elbe nicht möglich. Die „zeitweiligen Einschränkungen“ belaufen sich in einem Stopp der Transporte bis zu 6 Monaten.
- Das Gesamtkonzept Elbe kann nicht als Beleg für eine Verbesserung für die Schiffbarkeit der Elbe ausgelegt werden. Die darin festgelegten Ziele, sind nicht auf ihre Umsetzbarkeit und Machbarkeit überprüft. Dies zu klären, ist erst im Anschlussprozess vorgesehen.
 - Die Konflikte zwischen der Verbesserung der Verlässlichkeit der Nutzung für die Schifffahrt wurden zwar im Gesamtkonzept benannt, sind aber nicht ausgeräumt.
 - Das Fahrrinntiefenziel von 1,40 m unter GIW 2010 und die erheblichen Einschränkungen werden nicht erklärt. Es wird suggeriert, dass eine Mindest-Fahrrinntiefe hergestellt werden würde und nicht explizit darauf hingewiesen, dass dafür bestimmte Abflussmengen gegeben sein müssen.
- Der überwiegende Teil der auf der Elbe transportierten Container werden mit der Containerlinie verschifft, die in Kooperation mit der SBO betrieben wird. Als hundertprozentige Tochter des Freistaates, sollte geklärt werden, ob und inwieweit eine Quersubventionierung vorliegt.
- In der Umschlagprognose wird im Text die Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt (geringere Luftschadstoffe) hervorgehoben. Der Anbieter des Containerganzzuges Albatros-Express bietet schon jetzt CO2 freien Transport an. Auch die Abbildung 6 direkt unter dem Text widerspricht der darin getroffenen Aussage.

Die lang andauernden Niedrigwasserzeiten der deutschen Elbe in den letzten 25 Jahren sowie aktuelle und absehbare Wasserstände lassen eine gegenüber Bahn und LKW ökonomisch konkurrenzfähige Schifffahrt nicht zu.

Die geringen und zudem zurückgehenden Umschläge über das Schiff auch im Containerverkehr erfordern keine Erhöhung der Umschlagskapazitäten im Hafen.

Die Behauptung in der Umschlagprognose, dass der Binnenschifffahrt eine wichtige „Ergänzungsfunktion“ zukäme, wird nicht faktisch fundiert begründet.

Die Trimodalität des Hafens besteht weitgehend nur auf dem Papier und dient hauptsächlich dazu, Fördermittel abzugreifen (siehe dazu auch die Aussagen der SBO in der Sächsischen Zeitung vom 17.9.2018).

Daher ist ein Ausbau des Standorts Hafen Riesa nicht notwendig, sondern es sollte nach einer hochwassersicheren Alternative außerhalb der Flussaue und eines Wohngebiets gesucht werden.

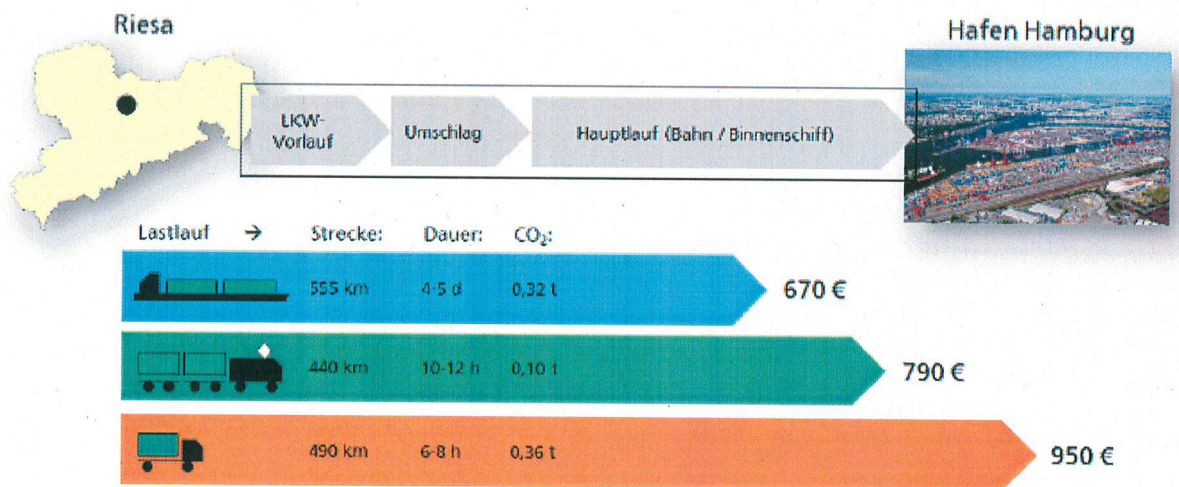
Des Weiteren wird die Darstellung des Vorhabenträgers im Rahmen zur Planrechtfertigung unzutreffend. Die Aussage: „Der Hafen zählt nach dem PLANCO-Gutachten zu den 21 bundesweit geeigneten Standorten für trimodale Umschlagsstandorte.“ steht in keiner Weise in diesem Gutachten. Das PLANCO-Gutachten wurde für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt. Das Gutachten klassifiziert den Standort Riesa mit nur 13 Gesamtpunkten von 24 möglichen. Riesa gehört damit in die schlechteste Kategorie C und ist „ein Standort mit aus heutiger Sicht eingeschränkter Eignung zur Übernahme von Hub-Funktionen bzw. Standorte mit geringem Aufkommenspotenzial“. Im Ergebnis kommt das PLANCO-Gutachten auf Seite 132 zu folgendem Ergebnis in Riesa:

„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.“

2.3. Fehlerhafte Darstellung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsträger

In den letzten fünf Jahren wurde jedes Jahr bis zu sechs Monate lang der Schiffsverkehr eingestellt. In diesen Zeiten erreicht oder verlässt kein Schiff die Häfen der SBO. Durch den schwankendem Niedrigwasser- und Hochwasserstand der Elbe ist eine planbare und damit rentable Güterschifffahrt unmöglich.

Es wird bezweifelt, dass die Analyse der Umschlagprognose der SBO seine Richtigkeit hat. Ein Beispiel ist dem Bürgerverein RIESA 2018 e.V. bei der Prüfung der Unterlagen besonders aufgefallen. Der Antragsteller stellt folgende Sichtweise dar: „Die Binnenschifffahrt benötigt gegenüber der Bahn längere Transportzeiten, ist aber um bis zu etwa 30% kostengünstiger (...). Dabei wird in Abbildung 6 der Umschlagprognose folgende Kostengrafik für einen 20' Container von Riesa zum Hafen Hamburg -Preise indikativ dargestellt.“ [Grafik 2]



Grafik 2: Aus den Antragsunterlagen der SBO Umschlagprognose Seite 18

Wenn die Grafik 2 stimmen würde, so müssten die 30% rechnerisch korrigiert werden in 15%, denn die getroffene Aussage bezieht sich auf die Binnenschifffahrt und Bahn.

Aber auch die Annahme, dass der Transport von Containern per Schiff 15% günstiger wäre als auf der Schiene, ist nach Recherchen des Bürgervereins RIESA 2018 zu bezweifeln. Eine gezielte Transportanfrage einer ansässigen Firma für einen 20' Container direkt von Riesa nach Hamburg über einen Speditions-Dienstleister ergab eine Summe je nach Gewicht von < 14t bis < 31t jeweils nur 440 Euro bis 540 Euro netto. Das Angebot liegt dem Bürgerverein RIESA 2018 e.V. schriftlich vor. Auf Rückfrage bei der Spedition erklärte diese, dass der günstigste Transport eines 20' Containers über die Bahnstrecke der SBO im Hafen Riesa angeboten wurde und auch so abgewickelt werden würde.

Daraus lässt sich schlussfolgern, dass der Preis für den Bahntransport in der Umschlagprognose nicht nur zu hoch dargestellt ist, sondern sogar 25 % unter dem Preis der Binnenschifffahrt liegen würde. Das bedeutet, dass die Kosten des Bahntransports ca. 45 % unter den in der Umschlagprognose durch die SBO angegebenen Kosten liegt. Die Schlussfolgerung: „Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen bevorzugen Verlagerer deshalb – wann immer möglich – die Binnenschifffahrt.“ ist daher nicht nachvollziehbar und kann nicht als Begründung für den weiteren Hafenausbau herangezogen werden.

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. kommt in seinen Recherchen zu einem anderen und folgenden Ergebnis, dass der Bahntransport der günstigste ist. Deshalb muss die

Umschlagprognose korrigiert und in richtiger Weise dargestellt und neu ausgelegt werden.

Die aus dem Planco Gutachten 2007 übernommene Aussage „Im Durchschnitt der betrachteten Relationen liegen die betriebswirtschaftlichen Kosten der Binnenschiffahrt gut 30% unter denjenigen der Bahn.“ ist nicht übertragbar auf den Standort Hafen Riesa und nicht anwendbar für den Binnenschiffsverkehr der Elbe.

2.4. Kein überwiegendes Interesse für Vorhaben gegeben

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ im Zusammenhang mit dem Neubau eines KV-Terminals nicht ableitbar sind. Es sind Verstöße gegen die FFH-Richtlinie und die WRRL zu verzeichnen.

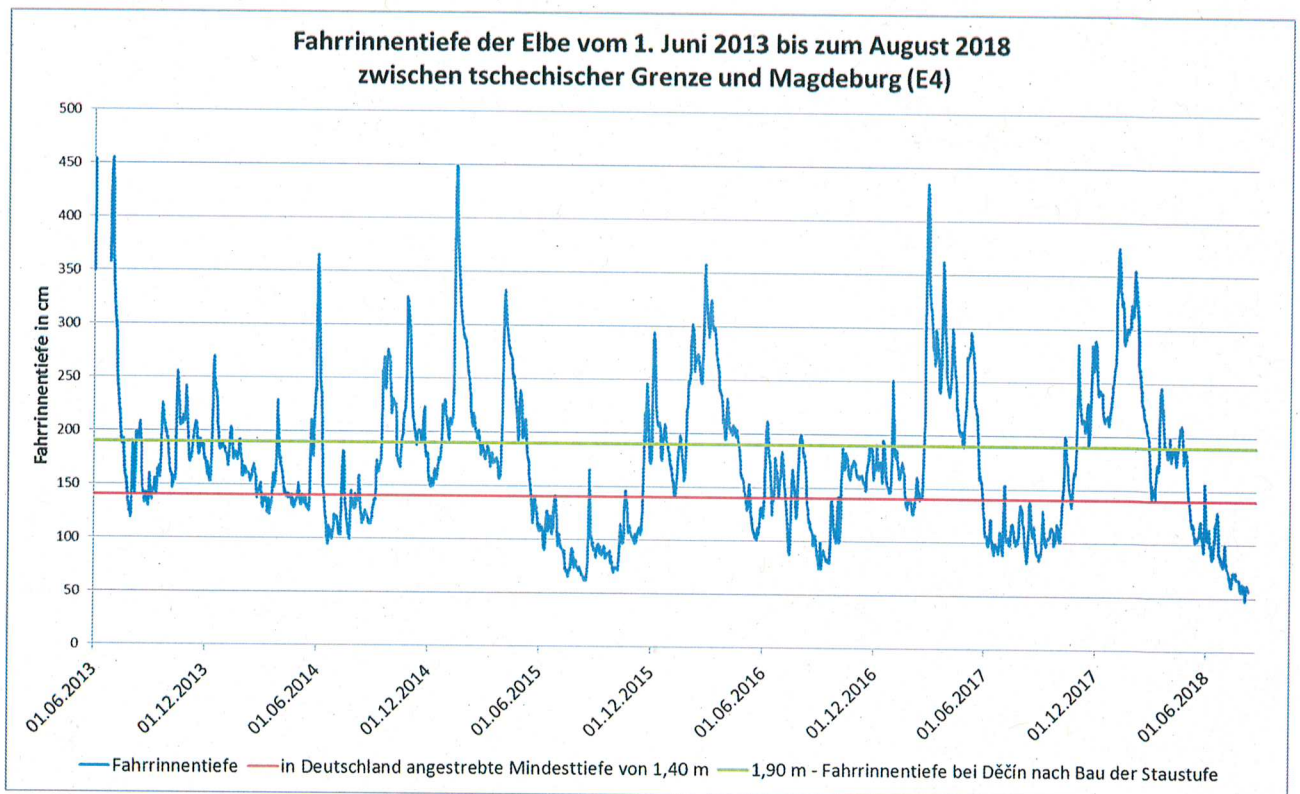
Insgesamt wurde der Bedarf nicht nachgewiesen. Es gab keine Alternativenprüfung, die andere Standorte (außerhalb des Hafens Riesa) mit einbezieht und einer Alternativenprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG entspräche. Auch eine fundierte Nutzen/Kosten-Analyse liegt nicht vor.

Die Bedarfsanalyse zur Planrechtfertigung zum Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa ist nicht ausreichend um mögliche Schädigungen des Ökosystems zu rechtfertigen. Zudem spielt der wasserseitige Umschlag eine zu vernachlässigende Rolle. Daher sollte ein alternativer Standort, der nicht der Hochwassergefahr ausgesetzt ist, für das neue Container-Terminal gewählt werden.

- Eine ganzjährige und damit wirtschaftliche Befahrbarkeit der Elbe konnte trotz jahrelanger Bautätigkeit nicht hergestellt werden. Zwischen Riesa und Magdeburg wurden im Schnitt seit 2014 an 40 Prozent aller Tage die angestrebte Mindest-Fahrrinntiefe von 1,40 m unterschritten.
- Ein Fluss wie die Elbe ist dynamisch mit schwankenden Wasserständen und beweglichem Sandbett. Güterschiffahrt hingegen benötigt verlässliche Tiefen, die die Elbe aber nicht bietet.
- Aber auch eine perfekt ausgebaute Wasserstraße würde keine Verlagerung der Güterströme auf das Schiff bewirken, wie am Beispiel des Mittellandkanals ersichtlich ist.
- Wenn für den Transport von Gütern per Schiff ein ganzes Ökosystem zerstört wird, ist das nicht „umweltfreundlich“. Schädliche Entwicklungen an der Elbe wie die unumkehrbare Erosion der Sohle setzen sich fort.

In diesem Zusammenhang ist auch die Schiffbarkeit bzw. Nichtschiffbarkeit der Elbe zu berücksichtigen. Der BUND macht geltend, dass es sich bei der Fahrrinntiefe von 1,40 m um kein realistisches Ziel handelt.

- Im Jahr 2018 wurde zwischen Riesa und Magdeburg an der Hälfte aller Tage eine Fahrrinntiefe von 1,20 Meter unterschritten.
- An jedem dritten Tag erreichte die Fahrtiefe noch nicht mal einen Meter und lag teilweise um 50 – 60 cm.
- In den Jahren 2014 – 2017 sah es nicht viel besser aus. Die ganzjährige Schiffbarkeit der Elbe für Güterschiffe ist eine Illusion.



Grafik 1: Eigene Darstellung; Datenquelle: www.elwis.de

2014	2015	2016
265 Tage unter 1,90 m	240 Tage unter 1,90 m	262 Tage unter 1,90 m
116 Tage unter 1,40 m	178 Tage unter 1,40 m	98 Tage unter 1,40 m
38 Tage unter 1,20 m	154 Tage unter 1,20 m	65 Tage unter 1,20 m
2017	2018, bis 17. September (von 260 Tagen)	
210 Tage unter 1,90 m	180 Tage unter 1,90 m	
146 Tage unter 1,40 m	135 Tage unter 1,40 m	
109 Tage unter 1,20 m	125 Tage unter 1,40 m	

Das für die deutsche Elbe¹ seit der Verabschiedung des Gesamtkonzept Elbe offiziell angestrebte Ziel einer Mindest-Fahrrinntiefe von 1,40 Meter an 345 Tagen im Jahr unter GIW 2010 wurde im Schnitt der letzten Jahre in der Realität an bis zu 140 Tagen im Jahr nicht erreicht – obwohl seit 20 Jahren 400 Millionen Euro intensiv zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe verbaut wurden.

Zwischenfazit: Während der oft monatelangen Trockenphasen ist die freifließende Elbe auf ihrer gesamten Länge ein Niedrigwasserfluss. Die Güterschifffahrt wird dadurch stark eingeschränkt oder gar ganz zum Erliegen gebracht. Aufgrund dessen streiten für die Errichtung eines trimodalen KV-Terminals keine überwiegenden öffentlichen Interessen.

2.5. Fehlerhafte Alternativenuntersuchung

Der Vorhabenträger untersuchte im Rahmen der 1. Tektur drei verschiedene Standorte im Hafengelände von Riesa. Die unsererseits im laufenden Verfahren vorgeschlagenen Alternativen, die sowohl Standortalternativen außerhalb von Riesa als auch Alternativen mit Abstrichen der Zielsetzung (KV-Terminal für LKW/Bahn) aufgrund von naturschutzfachlichen Restriktionen, wurden weiterhin nicht betrachtet. Wir verweisen an dieser Stelle lediglich auf die bereits eingebrachten Alternativen und machen geltend, dass die durch den Vorhabenträger vorgenommene Alternativenuntersuchung fehlerhaft und unvollständig ist.

Zudem machen wir geltend, dass eine offene und den gesetzlichen Vorgaben entsprechende Alternativenuntersuchung bereits durch verschiedene realisierte Maßnahmen,

¹ Anmerkung: Wird hier von der „deutschen Elbe“ gesprochen, dann ist die 550 Kilometer lange Strecke zwischen der tschechisch-deutschen Grenze und der Einmündung des Elbe-Seiten-Kanals gemeint. Es steht außer Frage, dass der daran anschließende Abschnitt bis zur Staustufe Geesthacht ganz andere Fahrbedingungen aufweist und daher dort auch circa die zehnfachen Gütermengen transportiert werden.

die dem hier in Rede stehenden Vorhaben zuzurechnen sind, praktisch unmöglich ist (bspw. Bau einer 540m langen Stahlspundwand an der Kaimauer, wie das Containerverkehrsabfertigungsgebäude, die Containerservicehalle, der Neubau einer Containerstellfläche, eine südliche Hafenerschließungsstraße, der Bau eines Fernwärmeanschlusses und auch die Umverlegung einer Trafostation baulich in den Jahren 2014 und 2015). Eine Alternativenprüfung erübrigt sich dadurch jedoch nicht.

Daneben ist festzustellen, dass die sog. Null-Variante zu bevorzugen ist. Wie sich bereits aus den Darstellungen des Vorhabenträgers selbst ergibt, hat die Null-Variante (oder Status-Quo-Variante, wie sie in den Planunterlagen genannt wird) auf alle Schutzgüter nach dem UVPG deutlich positive Effekte bzw. bleiben erhebliche Umweltauswirkungen auf diese Schutzgüter aus (bspw. kein Retentionsraumverlust, Verbesserungen der Habitatflächen für Zauneidechse, keine Überschreitung von Lärmgrenzwerten usw.).

3. Entgegenstehende Raumordnung

Dem Vorhaben stehen die Vorgaben des Landesentwicklungsplans entgegen. Insbesondere steht das Ziel 3.6.2. der Planung entgegen, wonach der Hafen Riesa bedarfsgerecht zu entwickeln ist. Da wie oben aufgezeigt gerade für den Umschlag der Güterschiffahrt kein Bedarf gegeben ist, steht der Planung das Ziel entgegen. Auch wird dem Grundsatz G 4.1.1.15 sowie den Zielen 4.1.2.2., 4.1.2.3. nicht entsprochen.

Das Vorhaben ist auch nicht mit den Vorgaben des Regionalplans vereinbar. Durch das Vorhaben wird den Zielen 7.1.1, 7.1.3, 7.3.7 des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge nicht entsprochen und diese stehen dem Vorhaben entgegen. Darüber hinaus wird den Vorgaben der Regionalplanung in Form der Grundsätze 7.4.1, 7.4.5 nicht entsprochen. Zur Begründung verweisen wir auf die Einwendungen zum jeweiligen Fachgebiet (siehe unten folgend).

Soweit Ausführungen zur Bauleitplanung in Form des Flächennutzungsplans gemacht werden, ist darauf hinzuweisen, dass ein solcher bisher nicht besteht, dementsprechend aus den Entwürfen auch nichts abgeleitet werden kann.

4. Fehlerhafte Umweltverträglichkeitsstudie

Die durch den Vorhabenträger erbrachte und im Rahmen der 1. Tektur erbrachte Umweltverträglichkeitsstudie leidet an erheblichen Fehlern und ist nicht dazu fähig die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens zu belegen. Ergänzend zu den bereits erhobenen Einwendungen wegen einer fehlerhaften UVS werden folgende Einwendungen erhoben:

4.1. Schutzgüter Flora, Fauna, biologische Vielfalt

Die Ausführungen zu vorliegenden Biotoptypen, deren naturschutzfachliche Wertigkeit und rechtlichem Schutzstatus sind unzutreffend. Beispielhaft sei hier die Einschätzung zur Elbe genannt. Nach der auf S. 30 der UVS aufgeführten Tabelle soll die Elbe nur eine hohe naturschutzfachliche Wertigkeit haben und ist nicht als gesetzlich geschütztes Biotop eingestuft (wobei hier fehlerhaft nur gesetzlich geschützte Biotope nach § 21

SächsNatSchG und nicht auch nach § 30 BNatSchG aufgeführt werden). Bei der Elbe handelt es sich im betreffenden Abschnitt um ein Gewässer, das sowohl als FFH- als auch SPA-Gebiet ausgewiesen ist, die naturschutzfachliche Wertigkeit ist dementsprechend als „sehr hoch“ anzugeben. Daneben ist die Elbe als gesetzlich geschütztes Biotop i.S.v. § 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG zu werten und dementsprechend darzustellen. Alleine der Umstand, dass nach dieser Vorschrift auch die Ufer von naturnahen Gewässern zu den gesetzlich geschützten Biotopen gehören und diese selbst gesetzlich geschützte Biotope darstellen bzw. in der UVS als solche dargestellt werden (vgl. UVS S. 30, „Weichholzauwald“), verdeutlicht, dass die vorgenommene Bewertung fehlerhaft ist.

Des Weiteren werden in der UVS widersprüchliche Aussagen getätigt oder sind fachlich unzutreffend. Auf S. 32 der UVS findet sich die Aussage, dass zusammenhängende Lebensraumkomplexe, die sich durch bedeutende räumlich-funktionale Beziehungen auszeichnen, nicht vorhanden sind. Dies ist unzutreffend aus folgenden Gründen. Im Untersuchungsgebiet sind mehrere NATURA-2000 Gebiete ausgewiesen, die durch das Hafenbecken getrennt werden. NATURA-2000 sollen ein ökologisches Verbundnetz sicherstellen (Kohärenz). Einzige Verbindung für aquatische Lebewesen zwischen den NATURA-2000-Gebieten ist das Hafengelände, von daher stellt das Hafenbecken (mag dieses durch anthropogene Maßnahmen auch noch so stark beeinträchtigt sein) einen bedeutenden Lebensraumkomplex dar, der sich durch eine räumlich-funktionale Beziehung auszeichnet. Für aquatische Lebewesen und an Wasser gebundene Arten (Biber, Fischotter, Insekten) stellt das Hafenbecken den einzigen Migrationskorridor dar, der ihnen für einen Auf- oder Abstieg zwischen Döllnitz und Elbe zur Verfügung steht. Dieser Umstand wird in allen naturschutzfachlichen Unterlagen verkannt und nicht ausreichend gewürdigt, wie die angeführte Belegstelle verdeutlicht. Das Hafenbecken ist daher auch aufgrund von bestehenden Belastungen durch anthropogene Nutzungen als Biotopverbundelement (vgl. § 30 Abs. 5 BNatSchG) zu werten. Weitere Aussagen innerhalb der UVS verdeutlichen, dass der Vorhabenträger diese Bedeutung vollständig verkennt. So sollen „weite Bereiche des Hafens ohne Habitategnung für europäisch geschützte Arten“ sein (UVS, S. 32). Angesichts der Vielzahl der nach der in der (unzureichenden) Bestandserfassung festgestellten europarechtlich geschützten Tierarten (bspw. Fischotter Biber, europäische Vogelarten, verschiedene Fledermausarten, Zauneidechse, Rapfen, Aal usw.) ist dieses Ergebnis nicht nachvollziehbar. Die Argumentation innerhalb der UVS ist zudem widersprüchlich, wenn dort sinngemäß ausgesagt wird, dass der Vorhabensbereich aufgrund seiner anthropogenen (Vor-)Belastungen und der dadurch geminderten Habitategnung und Lebensraumfunktion nicht schutzwürdig sein soll, aber Auswirkungen der Planung (die letztlich ein Ausbau des Hafens darstellen) auch nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen führen sollen. Weiterhin sind Aussagen in der UVS schlicht nicht nachvollziehbar und unzutreffend. So wird bspw. ausgesagt, dass Fische, die in das Hafenbecken gelangen und durch (baubedingte) Auswirkungen gestört werden, einfach in die Elbe ausweichen können (UVS, S. 91). Angesichts der Bedeutung des Hafenbeckens als Migrationskorridor für Fische und damit auch für die biologische Vielfalt (Austausch zwischen Teilpopulationen) sind derartige Aussagen unverständlich und entbehren einer

Grundlage. Diese fehlerhaften Aussagen ziehen sich weiter durch die Planungsunterlagen. So wird weiter ausgesagt: „Das Hafenbecken der Döllnitz stellt bereits im aktuellen Zustand kein geeignetes Habitat für die Fischfauna dar. Negative Auswirkungen durch einen vorhabensbedingten Anstieg des Schiffverkehrs können demnach nicht prognostiziert werden. Eine Behinderung der Wanderung der Fischfauna als mobile Art steht ebenfalls nicht zu befürchten. Den Fischen steht im Hafenbecken ausreichend Raum für eventuelle Fluchtbewegungen zur Verfügung.“ (UVS, S. 91). Das Wanderungen der Fischfauna aufgrund der Lebensraumausstattung im Hafenbecken unterbunden werden, stellt der Vorhabenträger mittelbar selber fest (keine Habitategnung), sieht eine Behinderung der Wanderung jedoch nicht, da die Fischfauna ja „flüchten“ könnte. Die Sinnhaftigkeit dieser Aussagen wird bezweifelt. Gleiches gilt in Bezug auf die Aussagen auf die Auswirkungen zum Fischotter und Biber.

4.2. Fehlerhafte Lärmprognose

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

4.2.1. Gebietseinstufungen

Die Gebietseinstufungen wurden weitgehend aus dem TBL-Gutachten übernommen. Allerdings wurde IO 1 als Mischgebiet eingestuft. Dies ist in keiner Weise nachvollziehbar, denn es handelt sich um eine Pflegeeinrichtung. Im aktuellen Entwurf des Flächennutzungsplans wurde diese Pflegeeinrichtungen auch nicht mehr in den Mischgebietsbereich aufgenommen.

Ein im Entwurf befindlicher Flächennutzungsplan kann nicht als Grundlage für eine Gebietseinstufung dienen. Solange kein rechtskräftiger Bebauungsplan vorliegt, ist von der Art der tatsächlichen Nutzung auszugehen. Es wird in diesem Zusammenhang beispielsweise angezweifelt, ob die Einstufung der IO 1 bis IO 4 als Mischgebiet oder die Einstufung IO 9 als allgemeines Wohngebiet zutreffend ist.

4.2.2. Vorbelastungsuntersuchung

Es wurden verschiedene Lärmquellen als Vorbelastungen berücksichtigt. Allerdings sind die angenommenen Beurteilungspegel für die Vorbelastung an verschiedenen Immissionsorten nicht nachvollziehbar. Einer der Hauptverursacher für die Vorbelastung ist die Firma Feralpi. Im Hinblick auf die Vorbelastung der betrachteten Immissionsorte wird auf ein Gutachten zur Kapazitätserhöhung des Stahl- und Walzwerks der ESF vom 16.4.2013 verwiesen. Dieses Gutachten wurde ebenfalls von der Firma TBL Dresden erstellt. Es fehlen nach wie vor die detaillierten Berechnungsergebnisse.

Auch die Vorbelastungsdaten für die anderen relevanten Quellen, z.B. des bestehenden Hafenterminals sind nicht nachvollziehbar. Es ist beispielsweise auch nicht dokumentiert, welche Einzelbeiträge die verschiedenen Quellen liefern. So kann in keiner Weise nachvollzogen werden, ob die zugrunde gelegten Daten zutreffend sind und welcher Fremdbetrieb neben der Firma Feralpi maßgeblich zur Vorbelastung beiträgt.

Es bleibt auch offen, ob jeweils die ungünstigste Nachtstunde bei Anlagen, die auch nachts in Betrieb sind, berücksichtigt wurde.

Es wird eine Messung der Vorbelastung insbesondere in der Nachtzeit gefordert.

4.2.3. Lärmquellen

In der Lärmprognose werden verschiedene Emissionsquellen berücksichtigt. Insbesondere sind dies Verkehrsbewegungen auf dem Anlagengelände durch Bahn, Lkw-Verkehr und Containertransport mittels Reachstacker. Weitere wesentliche Schallquellen sind die Umschlagstätigkeiten mithilfe der Portalkräne.

Es wird angezweifelt, ob die angenommenen Schalleistungspegel für die relevanten Lärmquellen zutreffend sind. Die vorgenommenen Berechnungen, z. B. zur Ermittlung der angenommenen Schalleistungspegel, sind teilweise nicht nachvollziehbar. Überwiegend wird auf Messergebnisse zurückgegriffen, die unzureichend dokumentiert werden. Darüber hinaus wird angezweifelt, ob die Abmessungen der angenommenen Flächen- und Linienschallquellen zutreffend sind und jeweils dem ungünstigsten Betriebszustand entsprechen. Für verschiedene Immissionsorte hätten unterschiedliche Betriebszustände modelliert werden müssen.

Weiterhin wurden wesentliche Schallquellen in der Lärmprognose nicht oder unzureichend berücksichtigt. Die Lage der Lärmquellen wurde teilweise falsch positioniert, teilweise ist deren Position auch nicht dokumentiert. Es wurden beispielsweise die von Schiffen ausgehenden Lärmemissionen nicht berücksichtigt. Diese können insbesondere in der Nachtzeit durchaus relevant sein. Die von den Reachstackern ausgehenden Lärmbelastungen wurden erheblich unterschätzt. Gerade diese stellen aber eine erhebliche Lärmquelle auf dem Anlagengelände dar. Weiterhin wird befürchtet, dass die Lärmbelastungen durch Transportbewegungen, z.B. LKW-Bewegungen auf dem Anlagengelände, Verladearbeiten mit den Portalkränen unterschätzt werden.

Teilweise ergeben sich Widersprüche zwischen den Angaben im Text und den dokumentierten Daten in den Anlagen zur Lärmprognose.

Nicht nachvollziehbar ist auch warum wichtige Gutachten, aus denen Angaben entnommen wurden, nicht der Lärmprognose als Anhang beigelegt wurden (z. B. das Gutachten zu den Lärmwirkungen, die von der Funktionshalle ausgehen).

4.2.4. Abschirm- und andere Lärmschutzmaßnahmen

Darüber hinaus ist nicht nachvollziehbar, warum die geplante Lärmschutzwand keine absorbierende Wirkung aufweisen soll.

4.2.5. Weitere nicht nachvollziehbare Punkte der Lärmprognose

Weiterhin sind folgende Punkte der Lärmprognose nicht nachvollziehbar:

- die Berechnung der Spitzenpegel; eine ausreichende Dokumentation für die Berechnung der Spitzenpegel liegt nicht vor,
- es erfolgen keine Angaben, wie genau Reflexionen berücksichtigt wurden,
- Ton- und informationshaltige Geräusche wurden nicht berücksichtigt,
- es wird angezweifelt, ob die Berechnung der Ruhezeitzuschläge korrekt erfolgte,
- die Aussagen zu tieffrequente Geräuschen sind unzureichend.

4.2.6. Verkehr auf öffentlichen Straßen

Auch im Hinblick auf die Berechnung der Lärmbelastung durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen wird erheblich angezweifelt, ob die Berechnungen fachlich zutreffend sind.

4.2.7. Baulärm

Auch im Hinblick auf die Berechnung der Lärmbelastung durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen wird erheblich angezweifelt, ob die Berechnungen fachlich zutreffend sind.

5. Verstöße gegen das Artenschutzrecht

Die naturschutzfachlichen Untersuchungen entbehren einer tauglichen Grundlage. Die Bestandserfassungen sind als veraltet anzusehen und werden zum Zeitpunkt eines möglichen Planfeststellungsbeschluss bereits älter als fünf Jahre sein. Das BVerwG hält Bestandserfassungen, die älter als fünf Jahre sind, für keine geeignete Grundlage.

Zudem sind die Erfassungen fehlerhaft. Auch aufgrund von mehreren Hinweisen auf das Vorhandensein von Zauneidechsen, konnten diese nicht festgestellt werden. Es wurde nicht ermittelt, wie groß die lokale Population am Standort ist. Da die Kenntnis über die Populationsgröße nicht vorliegt, kann auch ein vorgezogenes Ausweichquartier nicht flächenhaft so konzipiert werden, dass es sämtliche vorhandenen Individuen aufnehmen kann. Weiterhin ist fraglich, ob das Ausweichquartier nicht bereits durch Artgenossen belegt ist. Es bedarf einer weiteren Kartierung unter Berücksichtigung der fachlichen Standards.

Bezüglich der Schlingnatter (*Coronella austriaca*) machen wir folgendes geltend.

Es handelt sich um eine geschützte Art nach Anh. IV der FFH-RL, somit streng geschützte Art nach nationalem Recht.

Alte Gleisanlagen und Brachflächen stellen für Sachsen auch regelmäßig Lebensräume der Schlingnatter dar.

Nach der zugänglichen Verbreitungskarte (SMUL Stand 2008) liegt die überplante Fläche im sächsischen Verbreitungsgebiet. Die Habitateignung für die Art ist gut bis sehr gut.

Nachrichtlich suchte man die Art im UG bisher nicht gezielt mit den einschlägigen Methoden. Notwendig wäre daher das Auslegen von sogenannten Schlangenbrettern (mindestens 10 Stück pro Hektar, in gut strukturierten Gebieten 20 bis 30 Schlangenbretter pro Hektar – nach Doepinghaus et al.) über eine Vegetationsperiode hinweg – mit insgesamt zehn Begehungen.²

Durch die unterlassene bzw. nicht angemessen realisierte Untersuchung können Beeinträchtigungen der lokalen Population in keiner Weise ausgeschlossen werden.

Nach dem Vorsorgeprinzip sind deshalb durch Bau, Betrieb und Unterhaltung des Projektes erhebliche Beeinträchtigungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Art zu unterstellen.

In Hinsicht auf die Betroffenheit des Bibers machen wir folgendes geltend.

Negative Wirkfaktoren für den Biber sind: direkter Lebensraumverlust; Isolation; Vergrämung und erhöhte Unfallzahlen durch Anstieg des Straßen- und Schiffverkehrs; Beeinträchtigungen durch gesteigerte Unterhaltungsarbeiten an und in den Gewässern; Fallenwirkungen durch bauliche Veränderungen; optische und akustische Reize; allgemeine Störwirkung des erhöhten Warenumschlags.

In den Planungsunterlagen wird unterstellt, dass zwischen der Elbe und der Döllnitz nur seltene und eingeschränkte Austauschbeziehungen stattfinden bzw. es nur unwesentliche Vorkommen der Arten geben würde.

Diese Einstufung ist durch die jüngsten Besiedlungen durch Biber direkt gegenüber der Hafeneinfahrt eher nicht mehr haltbar. Anwohner berichteten von wiederholten Ansiedlungsversuchen des Bibers im unmittelbaren Hafenumgriff.

Selbst wenn es nur geringe Austauschbeziehungen zwischen den lokalen Populationen an der Döllnitz und der Elbe geben würde, wäre gerade im Krankheitsfall (z. B. Ausbreitung Staube) die Zuwanderung in geschwächte Populationen sehr wichtig für deren langfristigen Erhalt. Somit sind auch geringe Austauschbeziehungen nicht weniger schützenswert. Werden sie erschwert oder kommen sie zum Erliegen, sind Wiederbesiedlungen von zwischenzeitlich verwaisten Revieren kaum noch möglich. Auch sind Zuwanderungen genetisch resistenter Individuen und sonstige genetische Austauschbeziehungen langfristig besonders wichtig.

Fazit: Nach dem Vorsorgeprinzip sind deshalb erhebliche Beeinträchtigungen der lokalen Populationen von Biber und Fischotter weiterhin als gegeben anzunehmen.

² Quelle: Doepinghaus, Annette et al.; Methoden zur Erfassung von Arten der Anhänge IV und V der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie. Schriftenreihe Biologische Vielfalt Heft 20 (Hrsg. Bundesamt für Naturschutz) darin: S. 279 ff.

Ein Verstoß gegen § 44 BNatSchG ist durch Lebensstättenverluste, erhöhtes Unfallrisiko und Behinderung der Migration möglich.

Da die Hinweise der Unteren Naturschutzbehörde zur Erheblichkeitsbewertung auf Fischotter und Biber nicht Bestandteile der Auslegungsunterlagen waren, behält sich der BUND ein weitergehendes Vortragsrecht zum Erörterungstermin vor und beantragt nach SächsUIG die Zusendung der bisher nicht öffentlich ausgelegten Fachstellungnahmen zum Thema.

In Hinsicht auf den Nachtkerzenschwärmer machen wir folgendes geltend.

Nachtkerzenschwärmer (*Proserpinus proserpina*)

(Anh. IV der FFH-RL = streng geschützt)

Die im Planungsgebiet angetroffene Vegetation ist geeignet dem Nachtkerzenschwärmer als Nahrungspflanze zu dienen. Es treten u. a. Nachtkerzen- und Weidenröschengewächse sowie Natternkopf auf. Der Nachtkerzenschwärmer ist bisher in Sachsen sehr wenig untersucht, wurde aber im Umfeld Riesas schon nachgewiesen.

Auch die sehr großflächige Ausprägung als offene und warme Ruderalfläche lassen Vorkommen dieser Art erwarten. Nach der bisherigen Planungsunterlage sind allerdings noch keine Erhebungen vorgenommen worden.

Im Laufe des geplanten Projektes soll der Lebensraum der Art großflächig abgetragen und dann fast vollständig versiegelt werden.

Somit verschwindet der Lebensraum der Art und es ist eine erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Nachtkerzenschwärmers zu erwarten.

Die Planung ist diesbezüglich zu ergänzen. Bei Nachweis der Art ist eine Neuauslage der Beteiligungsunterlage notwendig.

Fazit: Verstöße gegen § 44 BNatSchG können nur durch eine intensive Untersuchung abgewendet werden.

In Hinsicht auf die Betroffenheit von europäischen Vogelarten machen wir folgendes geltend.

Flussregenpfeifer (*Charadrius dubius*)

(besonders bzw. streng geschützt - BArtSchV)

Für die Art Flussregenpfeifer gehen die Reviere von zwei Brutpaaren durch die geplante Neuversiegelung und Umnutzung der Baufläche verloren.

Die störungsempfindliche Art ist streng geschützt. In Sachsen existieren nur 500 bis 700 Brutpaare. Aufgrund der relativen Seltenheit des Lebensraumes können die Tiere nicht beliebig in andere freie Reviere ausweichen. Durch den allgemeinen Rückgang von wassernahem Offenland ist der Bestandstrend in Sachsen als negativ einzustufen.

Nach der bisherigen Planungsunterlage wurden keine CEF-Maßnahmen zur Stabilisierung der lokalen Population unternommen. Daraus folgt, dass das Störungsverbot eintritt. Ebenso kann der Lebensstättenverlust im räumlichen Zusammenhang bisher nicht kompensiert werden. Dies führt zu einem Verstoß gegen § 44 BNatSchG.

Damit ist die Planung nicht genehmigungsfähig. Es ist dringend eine entsprechende Anpassung der Genehmigungsunterlage vorzunehmen.

In Hinsicht auf die Betroffenheit von Libellenarten machen wir folgendes geltend.

Grüne Keiljungfer (*Ophiogomphus cecilia*) und Asiatische Keiljungfer (*Gomphus flavipes*)

Anh. IV der FFH-RL = streng geschützt

Grüne Keiljungfer und Asiatische Keiljungfer kommen laut der Fachliteratur - „Libellenfauna Sachsens“ (Brockhaus & Fischer 2005; Hrsg.) in Riesa an der Elbe vor.

Die Grüne Keiljungfer ist an das Vorkommen von kiesigem Grobsand und bestimmten Uferpflanzen gebunden.

Die Asiatische Keiljungfer tritt in strömungsberuhigten Gewässerzonen mit Feinsedimenten auf. Sie kommt auch in Bühnenfeldern und Hafenbecken vor.

Als Entwicklungsformen sind die Larven der Arten jeweils auch streng geschützt.

Beide Arten kommen im Umgriff der Hafeneinfahrt und vermutlich auch in den Sedimenteinschwemmungen der Döllnitz ins Hafenbecken vor. Die teilweise wenig mobilen Larven werden stark beeinträchtigt, wenn plötzliche Sedimentumschichtungen oder Verschüttungen stattfinden. (Quelle: Suhling & Müller; Die Flussjungfern Europas. Kap. Gefährdungsursachen, S. 145 ff.)

Außerdem entstehen durch die Erhöhung des Schiffsverkehrs zusätzliche Großwellen, die während des Schlupfs der Imagines zum häufigeren Ertrinken der Tiere führen und damit den Lebensraum entwerten.

Fazit: Bisher wurden zum Vorkommen der genannten Arten keine Untersuchungen durchgeführt. Durch Wellenschlag und Sedimentveränderungen können erhebliche Beeinträchtigungen der lokalen Populationen der genannten Arten auftreten. Das Vorhaben ist nach Planungsstand derzeit nicht genehmigungsreif. Es widerspricht den Anforderungen des § 44 BNatSchG.

6. Natura-2000-Gebiete erheblich beeinträchtigt

Eine erhebliche Beeinträchtigung der Natura-2000-Gebiete kann nicht ausgeschlossen werden und ist aufgrund der Vorhabensauswirkungen anzunehmen. Die Vorprüfungen sind fehlerhaft.

Die in den Ausführungen zum Artenschutz zu den Libellen genannten Mängel schlagen auch direkt auf die unvollständige FFH-Verträglichkeitsvorprüfung (2015) FFH-

Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ durch. In der Untersuchung wurden die Wirkfaktoren Wellenschlag und Sedimentabtransport mit Lebensraumverlust und Larventötung pauschal nicht untersucht.

Nach dem Vorsorgeprinzip sind hier erhebliche Beeinträchtigungen des spezifischen Erhaltungsziels des FFH-Gebietes möglich bis wahrscheinlich.

So liegt nach § 34 BNatSchG ein Verstoß gegen Artikel 6 Abs. 3 u. 4 der FFH-RL vor. Die Genehmigungsfähigkeit des Projektes ist somit nicht gegeben. Weitere Untersuchungen mit Aktualisierung einer vollständigen FFH-Verträglichkeitsuntersuchung müssen zwingend angefertigt werden.

Erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele Biber (*Castor fiber*) und Fischotter (*Lutra lutra*):

Beide genannte Arten sind Erhaltungsziele der FFH-Gebiete „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ sowie „Döllnitz und Mutzschener Wasser“ nach Anh. II in Natura 2000 – Gebieten geschützt.

Die Wirkfaktoren des aktuellen Projektes sind nach § 34 Abs. 1 BNatSchG bzw. Artikel 6 FFH-RL in Summation mit den Hafenausbauarbeiten zum Hochwasserschutz und den jüngsten Bühnenarbeiten an der Elbe zu betrachten. Vollständige Summationsbetrachtungen fanden zum FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ bisher nicht statt.

Hinweis: Nach der Rechtsprechung zum Fall Papenburg AG sind auch wiederkehrende Unterhaltungsmaßnahmen – wie z. B. Bühnenbauten e.c. – durchaus einer FFH-VP zu unterziehen. Sie sind also auch in die Summation mit den Ausbauprojekten zu integrieren.

In der Schutzgebietsverordnung zum FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser“ wird die Kohärenzfunktion innerhalb des Gebietes besonders hervorgehoben.

Innerhalb des kohärenten Schutzgebietssystems Natura 2000 sind weitere Hervorhebungen der Kohärenzfunktion zwischen den einzelnen Schutzgebieten grundsätzlich nicht mehr notwendig, da diese ja eben ganz grundsätzlich der landesweiten Vernetzung von Arten und Lebensräumen dienen sollen. Somit kann das Scheinargument – man habe im Managementplan die Kohärenzfunktion zwischen Elbe und Döllnitz nicht gesondert hervorgehoben – nicht zur Begründung der Unerheblichkeit von Störungen auf die Wanderbeziehungen herangezogen werden.

Bei Betrachtung der Lage von Döllnitz und Mutzschener Wasser drängt sich die natürlich gegebene funktionale Verbindung für Fischotter und Biber zwischen der Elbe und den Vereinigten Mulden geradezu auf.

Durch die bisher wenig stichhaltigen Betrachtungen zum Beeinträchtigungsgrad der lokalen Populationen in den FFH-Gebieten konnten erhebliche Beeinträchtigungen nicht stichhaltig ausgeräumt werden.

Nach dem Vorsorgeprinzip sind deshalb erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele Biber und Fischotter als gegeben anzunehmen.

Bezüglich der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ machen wir geltend, dass das Untersuchungsgebiet fehlerhaft abgegrenzt wurde.

Der im Artenschutzgutachten betrachtete Untersuchungsraum für lärmempfindliche und auf optische Reize sensible Vogelarten wurde zu klein gewählt. Die Auswirkungen des Projektes (betriebsbedingt und baubedingt) wurden daher als Folgefehler nicht untersucht.

Alle in der folgenden Tabelle genannten Arten sind streng geschützt und zugleich Erhaltungsziel des angrenzenden Vogelschutzgebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“.

Die Elbwiesen um Riesa gehören zum Verbreitungsschwerpunkt des Wachtelkönigs in Sachsen. Auch für das Gebiet im Umfeld des Hafens liegen Nachweise vor.

Europäische Vogelart	Schutzstatus	Empfindlichkeit	Negative Auswirkung auf Erhaltungszustand im SPA
Wachtelkönig	Anh. I VogelSchRL; streng geschützt	Lebensraumverlust ab 47 dB(A) - nachts	wahrscheinlich; vorrangiges Erhaltungsziel
Rotmilan	Anh. I VogelSchRL; streng geschützt	empfindlich auf Störungen im Umfeld des Brutplatzes; Fluchtdistanz 300 m	möglich
Schwarzmilan	Anh. I VogelSchRL; streng geschützt	empfindlich auf Störungen im Umfeld des Brutplatzes; Fluchtdistanz 300 m	möglich
Flussuferläufer	streng geschützt	Falleneffekte bei zukünftiger Hafenbewirtschaftung wahrscheinlich	wahrscheinlich; vorrangiges Erhaltungsziel

Rot- und Schwarzmilan sowie Flussuferläufer wurden auch unmittelbar am bisherigen Untersuchungsgebiet im SPA gesichtet.

Neben den Einwirkungen ins Schutzgebiet werden für den Flussuferläufer auch im aktiven Hafen immer wieder Lebensräume entstehen. Zur Vermeidung von Anlockungen und Falleneffekten sind für die Art angepasste Maßnahmen im Hafen selbst und im Hafenumfeld zur Ablenkung notwendig.

Somit ist es möglich bis wahrscheinlich, dass die genannten Arten auch innerhalb des SPA erheblich beeinträchtigt werden.

Bis zum Vorliegen einer gezielten Untersuchung zur Beeinträchtigung im angrenzenden SPA, liegt entsprechend dem § 34 BNatSchG keine Genehmigungsfähigkeit vor.

7. Keine Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen der WRRL

Das Vorhaben ist mit den Belangen der WRRL bzw. mit den Vorgaben aus § 27 WHG nicht vereinbar. Die nunmehr im Rahmen der 1. Tektur durch den Vorhabenträger eingebrachte Unterlage „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ ist fehlerhaft und insgesamt nicht dazu fähig, einen Verstoß gegen die Vorgaben des § 27 WHG auszuschließen.

Zunächst geht der Fachbeitrag von einem unzutreffenden rechtlichen Maßstab aus, wenn darin ausgeführt wird, dass nach dem EuGH-Urteil zur Weservertiefung die Umweltziele der WRRL zu „berücksichtigen“ sind (Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie S. 6). Nach dem Urteil des EuGHs sind die Umweltziele gerade nicht nur zu berücksichtigen, sondern zu beachten (unterliegen somit nicht der Abwägung).

Die Tabelle 3 des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie stellt den gegenwärtigen Zustand der betroffenen Oberflächenwasserkörper dar. Danach ist der chemische Zustand der beiden betroffenen OWK als „schlecht“ eingestuft, der ökologische Zustand schlecht (OWK Döllnitz) oder unbefriedigend (OWK Elbe). Für die Auswirkungsprognose ist für den OWK Döllnitz aufgrund der Einstufung der ökologischen Qualitätskomponente „Fischfauna“ die strenge Status-Quo-Theorie nach Rechtsprechung des EuGHs anzuwenden (jede nachteilige Veränderung ist Verschlechterung des Zustands für ökologische Qualitätskomponente, die in die niedrigste Kategorie eingeordnet ist). Dies ist hier der Fall. Durch die Beibehaltung des gegenwärtigen Zustands des Hafenbeckens und durch die beantragte Zunahme des Schiffgüterverkehrs wird auf den OWK negativ eingewirkt, da mit einer Abnahme der Sauerstoffkonzentration zu rechnen ist und mehr Schallemissionen (im Wasser) zu erwarten sind. Des Weiteren wird die biologische Qualitätskomponente Fischfauna negativ beeinträchtigt, da eine ökologische Durchgängigkeit und damit die Migration gerade nicht gewährleistet werden kann und somit die Häufigkeit als auch die Artenzusammensetzung der Fischfauna negativ beeinträchtigt wird. Diese Aussage belegen auch die durch das

LfULG durchgeführten Befischungen, die keine Wanderfischarten feststellen konnte und eine sehr stark eingeschränkte Artenzusammensetzung der Fischfauna bewies. Fehlende Referenzarten von Wanderfischen bei der Befischung wurden auf Defizite bei der Längsdurchgängigkeit zurückgeführt (Vgl. Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, S. 14). Zusätzlich wird eine negative Auswirkung auf die Fischfauna durch die Einleitung von mit Schadstoffen belasteten Niederschlagswasser erzielt, wobei unklar bleibt, welches Reinigungspotential die vorgesehene Klärung (Lamellenfilter) hat. Von unbelasteten Niederschlagswasser kann jedenfalls nicht ausgegangen werden. Da auf die bereits als „schlecht“ eingestufte biologische Qualitätskomponente Fischfauna mehrere negative Einwirkungen zu erwarten sind bzw. vom Vorhaben ausgehen, ist von einer Verschlechterung des Zustands auszugehen und das Vorhaben somit nur im Wege einer Ausnahme genehmigungsfähig, die jedoch nicht beantragt wurde. Daneben ist in dem Neubau der Kaimauer, die bereits durchgeführt wurde, aber dem beantragten Vorhaben zuzurechnen ist, eine negative Einwirkung auf dem OWK zu erblicken.

Zugleich sind negative Einwirkungen durch Unterhaltung des Hafenbeckens zu erwarten (wird in Fachbeitrag nicht berücksichtigt, ist jedoch nach EuGH zu berücksichtigen, EuGH, Urteil vom 14. Januar 2010 – C-226/08 –, juris). Auf diese Weise wird auch der bereits als schlecht eingestufte chemische Zustand weiter verschlechtert, da mit einer Mobilisation der Schadstofffrachten im Sediment des Hafenbeckens in Folge von Unterhaltungsbaggerungen ausgegangen werden muss. Dies führt auch zu negativen Auswirkungen auf den chemischen Zustand des OWK Elbe, da die Schadstofffrachten ungehindert in die Elbe gelangen. Zugleich ist auch in Bezug auf den OWK Elbe festzustellen, dass die im Fachbeitrag vorgenommene Auswirkungsprognose keinerlei Auswirkungen in Folge der zur Aufrechterhaltung der Güterschiffahrt notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen betrachtet. Auch eine Prognose über Beeinträchtigungen des Makrozoobenthos wird nicht vorgenommen. Der Fachbeitrag ist bereits deswegen als keine geeignete Planunterlage anzusehen. Weitere Ausführungen erübrigen sich an dieser Stelle, da es an einer geeigneten Untersuchung bzw. Ermittlung der vom Vorhaben ausgehenden (auch mittelbaren) Auswirkungen fehlt.

Der Fachbeitrag ist des Weiteren fehlerhaft, soweit er von einer Vereinbarkeit mit dem Verbesserungsgebot ausgeht. Zunächst steht der Vereinbarkeit entgegen, dass dem Vorhaben die vorgesehenen Maßnahmen zur Erreichung des guten Zustands widersprechen. So werden für den OWK Döllnitz Maßnahmen zur Habitatverbesserung, Maßnahmen zur Anpassung/Optimierung der Gewässerunterhaltung sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Habitate im Uferbereich vorgesehen. Angesichts des vollständigen Verlustes des Uferbereichs durch den (Neu-)Bau von Spundwänden und Kaimauern sowie der davon ausgehenden negativen Auswirkungen auf die ökologischen Qualitätskomponenten kann dem Vorhaben eine Vereinbarkeit mit dem Verbesserungsgebot gerade nicht attestiert werden. Zugleich bedingt das Vorhaben Unterhaltungsmaßnahmen (Baggerungen wegen Sedimentfalle im Hafenbecken) und die Manifestierung der Randbedingungen (die zum schlechten ökologischen Zustand geführt haben), die eine Erreichung des Ziels zum maßgeblichen Zeitpunkt nach der

WRRL entgegenstehen und diese nicht nur gefährdet, sondern auch faktisch vereitelt (BVerwG, Urteil vom 09. Februar 2017 – 7 A 2/15 –, BVerwGE 158, 1-142). Dies gilt ebenso für den OWK Elbe, dessen Unterhaltungs-/Ausbaumaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Güterschifffahrt eine Erreichung des guten Zustands ebenfalls faktisch vereiteln. Hierbei sind insbesondere die vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung des Geschiebehaushalts und das Zulassen einer eigendynamischen Gewässerentwicklung zu nennen.

Unzutreffend ist auch die Auswirkungsprognose auf den chemischen und mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers. Das Vorhaben führt zu einer großflächigen Versiegelung (ca. 3,45 ha) und bedingt den Aushub Bodenmaterial von Altlastenflächen (Gefahr des Auswaschens von Schadstoffen). Der Vorhabenträger macht geltend, dass die großflächige Versiegelung angesichts der Größe des GWK sich nicht signifikant auf die Grundwasserneubildungsrate auswirkt. Hier ist eine kumulative Betrachtung aller Versiegelungsmaßnahmen anzustellen, da andererseits praktisch jede Versiegelung nicht signifikant wäre.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Fachbeitrag keine geeignete Planungsunterlage zur Genehmigungsfähigkeit darstellt und überdies das Vorhaben richtigerweise mindestens eine Verschlechterung des Zustands der Oberflächenwasserkörper Döllnitz und Elbe sowie eine Vereitelung der Zielerreichung für diese Oberflächenwasserkörper bewirkt. Das Vorhaben ist somit auch in dieser Hinsicht nicht genehmigungsfähig.

8. Unzureichende Betrachtung des Hochwasserschutzes und fehlender Retentionsraumausgleich

Aufgrund des fehlenden Ausgleichs für den Retentionsraumverlust in Folge der beabsichtigten Aufschüttung des Hafengeländes erarbeite der Vorhabenträger eine neue Unterlage und gab ein Gutachten in Auftrag. Das Gutachten (TH Nürnberg) modelliert das Hochwassergeschehen der Elbe und den Einfluss des KV-Terminals auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet. Eine Berücksichtigung eines gleichzeitigen Hochwasserereignis der Döllnitz wird jedoch nicht simuliert. Das Gutachten ist daher nur eingeschränkt aussagekräftig. Die Erhöhung des Vorhabenbereichs bewirkt im Hochwasserfall eine Erhöhung des Wasserstands an anderer Stelle, ist somit für den Hochwasserschutz als negativ anzusehen und verschärft die Probleme und Gefahren durch Hochwasserereignisse für Anlieger. Dies zu verhindern ist das Ziel der Ausweitung eines Überschwemmungsgebietes, welches mit dem beantragten Vorhaben in Frage gestellt wird und den gesetzlichen Vorgaben zuwiderläuft. Dabei ist keinesfalls davon auszugehen, dass es im Hochwasserfall nicht auch zur Beeinträchtigung und zu Schädigungen des KV-Terminals selbst kommt, denn das Gelände wird auch weiterhin (trotz Erhöhung) überflutet. Somit wird sehenden Auges ein Risiko gebilligt, welches zu vermeiden wäre, wenn lediglich ein Terminal für Bahn/LKW an anderer Stelle errichtet werden würde.

Letztlich führt das Vorhaben zu einem erheblichen Retentionsraumverlust, der auszugleichen ist. Der Vorhabenträger hat aber weiterhin keinen Ausgleich für den Verlust geplant. Es finden sich lediglich Vorabeinschätzungen, welche Flächen in Frage kommen könnten oder nicht. Eine Planung des Retentionsraumausgleichs, die planfeststellungsfähig ist, lässt sich den Unterlagen nicht entnehmen. Der Ausgleich muss umfangs-, funktions- und zeitgleich erfolgen. Schon an der Zeitgleichheit des Ausgleichs bestehen aufgrund der unverbindlichen und nicht vollzugsfähigen Vorabeinschätzung erhebliche Zweifel. Der Vorhabenträger legt weder eine Flächenverfügbarkeit noch eine dahingehende Planung der Umsetzung des Retentionsraumausgleichs vor. Somit ist festzustellen, dass der beantragte Retentionsraumverlust weiterhin nicht ausgeglichen werden kann bzw. ist und das Vorhaben somit nicht ausnahmsweise nach § 78 WHG zugelassen werden kann.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir uns die Geltendmachung von weiteren und detaillierte Einwendungen dem durchzuführenden Erörterungstermin vorbehalten. Wir bitten höflich um eine frühzeitige Benachrichtigung über den Termin der Erörterung.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Petra Weinsel

Dr. David Greve
Landesgeschäftsführer