

BUND LV Sachsen e.V., Straße der Nationen 122, 09111 Chemnitz

Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

info@bund-sachsen.de
www.bund-sachsen.de

Bearbeiter: J. Fröhlich

Chemnitz, 10. Juni 2021

Ihr Zeichen:

Schreiben vom 12.04.2021

Stellungnahme zur Planfeststellung für das Investitionsvorhaben „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ – 2. Tektur

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Sachsen e.V., nimmt zum o. g. Vorhaben wie folgt Stellung.

Das Vorhaben wird abgelehnt.

Begründung:

1. Planrechtfertigung nicht überzeugend

Im Erläuterungsbericht vom 22.06.2020 begründet der Antragsteller „eine geforderte Umschlagkapazität von mindestens 100.000 TEU/Jahr“. Dies bedeutet auf keinen Fall weniger als 100.000 TEU/Jahr und besagt keine Obergrenze. Schon allein die maximalen Prognosen von 300 Lkws tagsüber plus 16 Lkws in den Nachtstunden ergeben eine jährliche Kapazität an 365 Tagen von 115.340 Lkws im Jahr. Jeder Lkw könnte 1 TEU oder auch 2 TEU pro Lieferung transportieren. Die beantragten maximalen Mengen an Containern liegen somit über den Prognosen und müssen reduziert und neu bewertet werden.

Der BUND Sachsen e. V. bemängelt, dass die vorgebrachten Gutachten wie die Umweltverträglichkeitsstudie und das Schalltechnische Gutachten keine Relevanz für das im Erläuterungsbericht beschriebene Vorhaben aufzeigen. Die vorgebrachten Gutachten beziehen sich auf ein geplantes KV-Terminal mit einer Kapazität bis zu 100.000 TEU pro Jahr. Im Erläuterungsbericht wird ein Vorha-

ben behandelt und beschrieben von mindestens 100.000 TEU pro Jahr. Dies stellt ein unüberbrückbares Hindernis dar, da nur Auswirkungen berücksichtigt werden, die unter der 100.000er Grenze liegen. Um das Vorhaben realistisch betrachten zu können, müssten auch die geforderten höheren Umschlagzahlen untersucht werden.

Die SBO bevorzugt im Variantenvergleich Tabelle 3 des Erläuterungsberichtes die Variante 3. Der bisherige Hafenbetrieb für Schüttgüter auf der Nordseite bleibt bestehen. Der jetzige Containerbetrieb war bisher nicht geregelt durch eine Genehmigung. Die Konfliktstrecken der Variante 1 bleiben weiterhin bestehen und müssten bei der Beurteilung der Variante 3 hinzugerechnet werden! Diese Betrachtung wird außen vorgelassen. Eine betrachtete Verkehrsführung der SBO für die Variante 1 mit zusätzlicher Verkehrslenkung von der jetzigen Hafeneinfahrt/Hafenausfahrt über die Bundesstraße B182 mit Umlenkung über die Paul-Greifzu Straße/ Uttmannstraße/ Schönbergstraße und danach wieder auf die B182 kurz vor der Eisenbahnüberführung über die Elbe ist realitätsfern. Wie wollen die Planer den kürzeren Fahrweg über die Lauchhammer Straße (eine Bundesstraße) in der Praxis ausschließen? Diese Ausschlussvariante müsste dargestellt werden.

Der BUND Sachsen e.V. sieht, dass die SBO auf S. 37 des Erläuterungsberichtes im Punkt 5.2.4 Planrechtfertigung das PLANCO-Gutachten verzerrt darstellt. Die Aussage: „Der Hafen zählt nach dem PLANCO-Gutachten zu den 21 bundesweit geeigneten Standorten für trimodale Umschlagsstandorte“ steht nicht 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 ist einer der zwei Häfen an der Elbe und gehört in die schlechteste Kategorie C und ist „ein Standort mit aus heutiger Sicht eingeschränkter Eignung zur Übernahme von Hubfunktionen bzw. Standorte mit geringem Aufkommenspotenzial“.

Die unzureichende Betrachtung der SBO: „Andere in den Beteiligungsverfahren von Dritten vorgeschlagenen Alternativstandorte sind nicht weiterverfolgt worden, da diese die Einbeziehung des Transportträgers Binnenschiff und damit die verfolgte Trimodalität des Vorhabens nicht gewährleisten können“ ist inakzeptabel. Es wurde einfach keine weitere Variante der Einwender betrachtet. Schon in Tabelle 3 S. 20 des Erläuterungsberichtes wird klar, dass Variante 3 (gewünschter Planungsort) wesentlich näher an vorhandene Wohnbebauung angrenzt als Variante 1. Die Entfernung zur Exposition Wohnen ist in Variante 3 nicht richtig dargestellt. Laut Umweltverträglichkeitsstudie S. 84 liegt die nächste Wohnbebauung Lauchhammer Str. 25 mit nur 35 m Abstand zum Umschlagbereich.

Das heutige und die zukünftigen Schiffsaufkommen sind mit den vorhandenen Anlagen im Hafen Riesa ausreichend durchführbar. Das Planfeststellungsverfahren ist ein Verfahren nach Eisenbahnrecht, welches an jedem anderen Ort ohne Einbeziehung des Transportträgers Binnenschiff in einem Industriegebiet errich-

tet werden kann, da hauptsächlich ein Umschlag von Containern mit Lkw und Bahn geplant sind. Wichtig ist der Bahnanschluss und wenn möglich der kürzeste Weg zu einer Bundesstraße. Da bieten sich nach wie vor Flächen beispielsweise im geplanten RIO Industriegebiet an.

Die geplante Erweiterung betrifft nicht nur eine 2,5-fache Erhöhung des Containerumschlags, sondern auch die Fläche für Schüttgüter wird mit der Verlegung auf die Nordseite vergrößert. Somit entstehen drei Emissionsstandorte im Hafen, die alle in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Wohnbebauung liegen. Ein ausreichender Abstand zur Wohnbebauung wird in den Planungsunterlagen nicht betrachtet. Nach eigenen Recherchen liegen die nächsten Wohnhäuser nur ca. 35 m bis 130 m entfernt vom neuen KV-Terminal. Dies birgt ein enormes Konfliktpotential. Der BUND Sachsen e.V. bemängelt, dass der Schutzabstand der Containerreparaturhalle einen geforderten Mindestabstand zur nächsten Wohnbebauung von 300 m nicht einhält, da er der Abstandsklasse V zugeordnet wird. Diese Regelung gilt ebenfalls für Speditionen, da diese einen Mindestabstand von 300 m zur nächsten Wohnbebauung einhalten müssen. Noch kritischer sind Schüttgüterumschläge einzuordnen, da diese der Abstandsklasse IV zugeordnet werden und einen Abstand von 500 m zur Wohnbebauung haben müssen. Diese Vorgaben ergeben sich aus dem Abstanderlass.

2. Hafenerweiterung möglicherweise rechtswidrig

Es besteht eine rechtliche Widersprüchlichkeit, da die Planfeststellung die Gesamtheit aller Maßnahmen darstellen muss und nur in der Gesamtheit eine Planfeststellung erfolgen kann. Im Hafen Riesa wurden eigenmächtig aber schon einzelne Maßnahmen wie der Bau einer 540 m langen Stahlspundwand an der Kai-mauer, 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 umgesetzt, bevor überhaupt eine Planfeststellung stattfand. Damit ist keine Planfeststellung für angeblich drei „verschiedene“ Varianten mehr gegeben, da die Entscheidung für Variante 3 schon vor Planungsbeginn feststand. Erschwerend kommt der Fakt hinzu, dass schon vor der Genehmigung weitere Maßnahmen außerhalb des Plangebietes durchgeführt wurden, z. B. die Erneuerung der Zufahrtsgleise und der Stützwand wird seit Januar 2018 gebaut, die Brücke über die Paul-Greifzu-Straße wurde erneuert, die kompletten Güterbahngleise im Bahnhof Riesa werden seit vier Jahren erneuert obwohl der Hafen noch gar keine Planfeststellung vorliegen hat.

Durch den Vorgriff von Einzelbaumaßnahmen wurde das Gemeinwohl durch die Planfeststellung gravierend und nachteilig beeinflusst. Baumaßnahmen auf der Südseite stellen keinen vorhandenen Bestand dar und bedürfen einer Planung mit Öffentlichkeitsbeteiligung und Bekanntgabe. Dies ist nicht geschehen. Fördergelder wurden hierfür und sollen in Zukunft verschwendet werden, obwohl

eine Trimodalität bei verschwindet geringem Schiffsverkehr nicht mehr gegeben ist. Laut Erläuterungsbericht S. 35 dient die Planung nicht dem Schiffsverkehr, sondern: „Die Errichtung des KV-Terminals dient der Deckung des prognostizierten Bedarfs nach schienengebundenem Umschlagsverkehr.“ Damit verfehlt die Begründung des Antragstellers die Richtigkeit für diesen Standort im hochwassergefährdeten Gebiet.

Es fehlt eine Wirtschaftlichkeitsprüfung sowie auch eine Alternativplanung an anderer Stelle, da der Verkehr ausschließlich zu über 90% als Bahn und Lkw durchgeführt werden soll. Das KV-Terminal könnte mit wesentlich niedrigeren Kosten und weniger Steuergeldern an anderer Stelle errichtet werden. Betrachtet man sich die Verkehrsströme, so ist zusehen, dass 55% aller Container erst nach Riesa über die Elbebrücke transportiert werden müssen. Würde ein Containerterminal rechts der Elbe entwickelt, müssten ca. 50% erst gar nicht über den Straßenweg in die Stadt Riesa transportiert werden, sondern es könnten diese Container per Bahn auf den vorhandenen Bahnverbindungen den Verkehr in Riesa entlasten. Das bestehende Terminal „Variante 1“ wäre dann völlig ausreichend um den Transport per Schiff, Bahn und Lkw abwickeln zu können.

3. Belastungen der Elbe

Für die Prognosen der Umschlagsmengen zum Planfeststellungsverfahren – in 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 Kai-kante beträgt weniger als sechs Prozent.

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 der Elbe ist stark schwankend, innerhalb eines Jahres aber auch zwischen den Jahren. Ganzjährig schiffbare Jahre bilden die absolute Ausnahme (ein von 10 bis 15 Jahren). Niedrigwasserjahre sind die Regel. 2018 ist das fünfte Niedrigwasserjahr in Folge. Die Elbe führte über Monate Fahrrinntiefen von weit unter einem Meter. Ein „regelmäßiger Containerlinienverkehr“, wie in den Umschlagprognosen behauptet, ist gegenwärtig auf der Elbe nicht möglich. Die „zeitweili-

gen Einschränkungen“ belaufen sich in einem Stopp der Transporte bis zu sechs Monate.

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 von einem prognostizierten Wachstum der 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 ansässige Betriebe ein „geringeres Risiko von Ausfällen“ mit sich brächte, ist vor dem Hintergrund der Niedrigwassersituation der letzten fünf Jahre und der damit verbundene Ausfall der Schifffahrt unehrlich und unprofessionell. Ähnliches gilt für die Prognose von Containertransport nach Lovosice, Tschechien per Schiff. Bisher findet in Richtung Tschechien kein Transport von Containern per Schiff statt. Eine Begründung, warum das sich ändern sollte, wird nicht geliefert.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass „Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ im Zusammenhang mit dem Neubau eines KV-Terminals nicht ableitbar sind. Insgesamt wurde der Bedarf nicht ordnungsgemäß nachgewiesen. Es gab keine Alternativprüfungen, die auch andere Standorte mit einbezogen haben. Eine fundierte Nutzen-/Kosten-Analyse liegt nicht vor, um die Schäden vor der Allgemeinheit zu rechtfertigen. 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 den neuen Container-Terminal gewählt werden.

Aufgrund der Staustufen und Talsperren am Oberlauf und den Nebenflüssen hat die Elbe ein erhebliches Geschiebedefizit. Dies verstärkt der Ausbau und die Befestigung der Ufer mit Buhnen und Leitwerken zur Stabilisierung der Schifffahrtsverhältnisse – Seitenerosion ist kaum mehr möglich. Auf Grund des defizitären Geschiebenachschubs von oben und den Seiten wird die Elbe immer weiter eingetieft. Die Sohle des Flusses wurde dadurch in den letzten 130 Jahren abschnittsweise um bis zu 2 m vertieft. Dadurch sinkt der Grundwasserspiegel in der Aue, die somit von Austrocknung bedroht ist. Die Folgen für das auf Wasser angewiesene Ökosystem sind katastrophal. Das Bundesverkehrsministerium und seine Behörden haben erkannt, dass die Eintiefung sich selbst beschleunigend und nur mit großen Anstrengungen und erheblichen finanziellen Mitteln umkehrbar ist. Im Gesamtkonzept Elbe sind der Stopp und die Umkehr der Sohlerosion als Ziel festgeschrieben. Der Eintiefungsprozess zeigt aber auch, dass die Schifffahrt nicht umweltverträglich ist, sondern erhebliche externe Kosten verursacht, wenn dadurch das Ökosystem Aue derart geschädigt wird.

4. KV-Terminal führt zu erheblichen Zusatzbelastungen

Richtiger Weise werden die Hauptbelastungen durch die Sächsischen Binnenhäfen selbst im Erläuterungsbericht der 2. Tektur auf S. 91 dargestellt:

a) Potenzielle anlagebedingte Wirkungen des Vorhabens

Hierunter fallen alle durch das KV-Terminal dauerhaft verursachten Umweltauswirkungen: Flächenverlust durch Versiegelung, Verlust von Habitatstrukturen/Lebensstätten durch Flächeninanspruchnahme, Beeinträchtigung der Grundwasserquantität sowie Reduzierung des Retentionsraumes von Döllnitz und Elbe durch Höherlegung des Terminal-Geländes

b) Potenzielle betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens

Unter diesen Punkt fallen alle Umweltauswirkungen, die durch Betrieb und Unterhaltung des KV-Terminals hervorgerufen werden: Lärm- und Lichtimmissionen, Auswirkungen von Erschütterungen auf Menschen und Tiere, verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen auf dem KV-Terminal und den Zulieferstraßen, Schadstoffeintrag durch Einleitung von Niederschlagswasser in das Hafenbecken im Zuge der Terminalunterhaltung, unfallbedingter Schadstoffeintrag in das Hafenbecken (Havariefall), Schadstoffeintrag im Zuge von Extremhochwasserereignissen, Zerschneidungseffekte, Trenn- und Barrierewirkungen (z. B. bezüglich Wanderbeziehungen von Tierlebensräumen)

(1) Die angeführten potenziellen betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens wie die Beeinträchtigungen durch Lärm, Licht- und Schadstoffemissionen und Erschütterungen werden nicht hingegenommen. Der Verlärmung durch den Hafenbetrieb in der Nacht und am Wochenende wird nicht zugestimmt.

(2) Der Einleitung von Schadstoffen durch Niederschlagswasser in das Hafenbecken wird nicht entsprochen. Dieses ist, wie für jede andere Betriebsstätte, geordnet zu entwässern bzw. der Abwasserleitung zuzuführen. Entsprechende fällige Gebühren der Abwasserentsorgung gelten auch für den Hafenbetrieb in Riesa.

(3) Ein unfallbedingter Schadstoffeintrag in das Hafenbecken (Havariefall) ist inakzeptabel und muss zur Genehmigungsverweigerung führen, da dieser als Einwand ausführlich durch Bürger und Umweltverbände vorgetragen wurde und ausgeschlossen werden sollte. Der BUND Sachsen e.V. lehnt diesen Punkt ab und sieht darin die Bestätigung, dass die ausgewählten Flächen nicht für diesen Betrieb geeignet sind.

(4) Eben weil auch der Schadstoffeintrag im Zuge von Extremhochwasserereignissen vermutet wird, ist die Fläche für den Ausbau des Hafenbetriebes weder notwendig noch geeignet und wird somit abgelehnt.

(5) Dem Verlust von Lebensstätten wird widersprochen.

(6) Eine Beschränkung in der Nacht auf nur 2 Lkw pro Stunde bzw. auf nur einen Containervollportalkran bringt keine nennenswerte Minderung der Lärm-

und Lichtimmissionen an den Immissionsorten. Es wird bezweifelt, dass diese Regelung kontrolliert und eingehalten wird. Hier wäre ein Nachweis zu führen, wie die Kontrolle geplant ist.

(7) Im Zuge der geplanten Wochenendarbeit im Bereich des Hafens würde in der Stadt Riesa nicht mehr das Lkw-Fahrverbot an Sonntagen und Feiertagen gelten, da in der StVO § 30 Abs. 3 und 4 für folgenden Verkehr Ausnahmen regelt: „Kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße bis zu einer Entfernung von 200 km [...] und kombinierten Güterverkehr Hafen-Straße, innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometern gelegenen Hafen (An- und Abfuhr).“ Deshalb wird die Wochenendarbeit abgelehnt.

5. Lärmbelastung

Teil der ausgelegten Antragsunterlagen ist ein Gutachten der Firma PEUTZ Consult GmbH mit Datum vom 22.6.2020, in dem die Belastungen durch Lärmeinwirkungen an verschiedenen Immissionsorten rund um das geplante Vorhaben prognostiziert werden.

Das PEUTZ-Gutachten 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. Das Gutachten nimmt die bestehenden Hallen, deren Dächer bereits einsturzgefährdet sind, als Schallminderung an. Das bedeutet, es ist zu klären, wie diese einstürzenden Hallen erhalten bleiben und welche Kosten auf die SBO für die Erhaltung zukommen. Ohne diese Hallen würde die Immissionsbelastung an vielen Immissionsorten steigen und die Gesamtbelastung höher ausfallen. Es wird bezweifelt, dass die geo-metrische Form der Satteldächer richtig berücksichtigt wurde.

Laut den Ausführungen auf S. 13 des PEUTZ-Gutachtens, wird ein Nachtbetrieb der Hafennordseite nach Inbetriebnahme des KV-Terminals auf der Hafensüdseite nicht mehr stattfinden. Andererseits wird einen Satz vorher ausgeführt, dass die Kernarbeitszeit montags bis freitags von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr sowie samstags von 6:00 Uhr bis 14:00 Uhr betragen soll. Wenn von Kernarbeitszeit gesprochen wird, ist davon auszugehen, dass auch außerhalb dieser Zeit ein zumindest reduzierter Betrieb stattfinden soll. Dies würde aber bedeuten, dass auch in der Nachtzeit Tätigkeiten erfolgen. Da sich die Beurteilungspegel für die Nachtzeit auf die lauteste Nachtstunde beziehen, tragen bereits Tätigkeiten von relativ kurzer Dauer zu relevanten Belastungen in der Nachtzeit bei. Solange

nicht eindeutig klar ist, dass jeglicher Nachtbetrieb einschließlich An- und Abfahrvorgänge auf der Hafennordseite zukünftig ausgeschlossen werden kann, ist bei der Ermittlung der Vorbelastung auch auf der Hafennordseite Nachtbetrieb zu berücksichtigen. Dies kann z. B. mit einem Flächenkontingent für Gewerbebetriebe in der Nachtzeit erfolgen.

Westlich des Firmengeländes der Firma Scholz liegt eine Stellfläche, auf der Container abgestellt sind. Die von dieser Stellfläche ausgehenden Lärmbelastungen wurde im Rahmen der Vorbelastungsuntersuchungen nicht berücksichtigt. Ggf. ist zu klären, welche Nutzung auf dieser Fläche zukünftig vorgesehen ist. Jedenfalls hätte ein entsprechendes Lärmkontingent berücksichtigt werden müssen.

Die Vorbelastung wird in der Lärmprognose erheblich unterschätzt. Bei der Ermittlung wurden wesentliche Lärmquellen, wie z. B. der Feralpi-Mitarbeiterparkplatz, die Firma Tralo oder eine Containerabstellfläche westlich der Firma Scholz nicht berücksichtigt. Eine Dauerlärmmessung im Auftrag des Bürgervereins Riesa ergab, dass insbesondere in der Nachtzeit in der lautesten Stunde mit wesentlich höheren Lärmemissionen durch die Firma Feralpi zu rechnen ist. Weiterhin wurde nächtlicher Bahnverkehr durch Antransport der Firma Beiselen (Düngemittellager) nicht berücksichtigt, der Beitrag der Hafennordseite fehlerhaft berechnet und die von dieser Fläche ausgehenden Belastungen außerhalb der Kernbetriebszeit (d. h. in der Nachtzeit) nicht berücksichtigt.

Sollte das Planfeststellungsverfahren weiter betrieben werden, wird beantragt, eine Lärmkontingentierung für das gesamte Hafengebiet durchzuführen, um zu verhindern, dass durch die Realisierung des geplanten KV-Terminals jegliche weitere Entwicklungsmöglichkeiten durch Gewerbebetriebe auf bislang ungenutzten Flächen ausgeschlossen werden.

Auf S. 12 der schalltechnischen Untersuchung wird ausgeführt, dass für die Brücke B 182, welche die Gleisanlagen das Hafenbecken überspannt, weder Reflexion noch abschirmende Wirkungen berücksichtigt worden seien. Es sei abgeschätzt worden, dass die Abschirmwirkung deutlich höher sein würde als der Anteil der Reflexionen, welcher bei der Zugunterfahrung entstehe. Aus der eigenen Praxiserfahrung erscheint die Berücksichtigung von Reflexionen für dieses, in seinen Ausdehnungen schmale Bauwerk nicht sinnvoll, sondern insbesondere auch unter Berücksichtigung der Betriebsbedingungen im neuen KV-Terminal für die hier durchgeführten Untersuchungen nicht relevant. Diese Aussagen sind nicht nachvollziehbar. Jeder Mensch, der sich einmal unter einer Brücke befunden hat, kennt die erheblichen Reflexionen, die sich einerseits durch die Brückenpfeiler und andererseits durch die Brücke selbst ergeben. Es wird beantragt, entsprechende Vergleichsberechnungen durchzuführen, die jeweils die Abstellungswirkung bzw. die Reflexionen berücksichtigen und die Ergebnisse dem BUND Sachsen e. V. vorzulegen.

6. Straßenverkehr

Auch im Hinblick auf die Berechnung der Lärmbelastung durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen wird erheblich angezweifelt, ob die Berechnungen fachlich ausreichend sind. Für den Tag- und Nachtzeitraum wird eine Grenzwertüberschreitung prognostiziert. Es wird ausgeführt, dass organisatorische Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrslärmpegel praktisch nicht möglich seien. Dies begründet eindeutig, dass der Verkehr in Riesa soweit ausgelastet ist, dass keine zusätzlichen Verkehrsströme mitten in der Stadt durch Wohngebiete zu führen sind. Die Immissionsgrenzwerte werden im Bereich Uttmannstraße und Paul-Greifzu-Straße an allen Immissionsorten überschritten.

Hinzu kommt im Bereich ab Uttmannstraße 13 bis Paul-Greifzu-Straße 23, der Mitarbeiterparkplatz der ESF Elbe Stahlwerke Feralpi, welcher im November 2020 in Betrieb genommen wurde und für diesen Bereich zusätzlich tags 510 Pkw-Fahrten und nachts 128 Pkw-Fahrten zu erwarten sind. Dies geht aus der Schalltechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Mitarbeiterparkplatz Feralpi (Bericht 30/16) vom 14.9.2016 aktualisiert 23.12.2016 hervor. Die Erhöhungen liegen dann am IP16 Uttmannstraße 13 tags um 2,1 dB(A) und nachts um 2,3 dB(A) höher. Ein ähnlicher Anstieg ist an dem IP10 Uttmannstraße 3 tags 1,9 dB(A) und nachts 2,0 dB(A) zu verzeichnen. Die zusätzlichen Belastungen fehlen in der Prognose des Hafens.

Die Ableitung des Lkw-Verkehrs tagsüber ist nicht geregelt. Am Tag-Ausgang gibt es keine Schilder, die den Lkw-Fahrer zwingen, die Uttmannstraße zu nutzen. Damit findet keine Verkehrsregelung statt. Der Lärm wird einfach ignoriert. Stattdessen, soll der Schwerverkehr auf 632 Lkw für den Containerverkehr gesteigert werden. Gesundheitsschädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern, können nicht durch den Hafenausbau und deren Betrieb ausgeschlossen werden! Somit ist diese Planung rechtswidrig und verstößt gegen geltende Vorschriften. Sollte trotz Einwendungen die Hafenerweiterung genehmigt werden, fordert der BUND Sachsen e.V. eine transparente Kontrolle der organisatorischen Maßnahmen bei der Trennung des Verkehrs in den Nachstunden.

Der BUND Sachsen e.V. regt im Planungsverfahren an, dass der Betreiber eine Gesamtlärmkulisse im Bereich des Planungsgebietes ermittelt. Die Überlagerung von vorhandenem Hafenbetrieb, Stahl- und Walzwerksbetrieb und zukünftigem Containerbetrieb im Hafen sowie den vorhandenen und hinzukommenden Lkw- und Schienenverkehr, stellen eine erhebliche Belästigung zur vorhandenen Wohnbebauung dar. Es ist nicht auszuschließen, dass weitere Wohnorte mit einer Lärmüberschreitung durch das Vorhaben im Bereich Friedrich-Ebert-Platz, Weststraße hinzukommen, dass durch die Lärmerhöhung auf der Lauchhammer Straße auch weiter hinten liegende Häuser durch eine Grenzwertüberschreitung betroffen sind. Dies wurde im Planverfahren nicht geprüft und wird hiermit beantragt.

7. Verkehrsplanungsgutachten unvollständig

Das Verkehrsplanerische Gutachten ist unvollständig. Der bisherige Hafenbetrieb durch Scholz, Beiselen, Container-Service-Halle und Verwaltungsgebäude wird nicht betrachtet und müsste dem geplanten Betrieb hinzugerechnet werden. Die seit Ende 2013 bestehende Kreuzung Paul-Greifzu-Straße / Hamburger Straße / Rostocker Straße wurde für den Schwerlastverkehr bis 4m Höhe durchlässig gemacht. Der Schwerlastverkehr wird sich zwangsweise auch auf die Rostocker Straße verlagern, wenn durch Zunahme des Verkehrs dieser langsamer über die Lauchhammer Straße, Schönberg-Straße und Uttmannstraße rollt. Das bedeutet eine enorme Lärmverschlechterung auch für das Wohngebiet Weida, welches nicht betrachtet wird! Eine Zufahrt zum Hafen auch an Wochenenden bedeutet gleichzeitig einen Lkw- und Schienenverkehr in der gesamten Stadt Riesa. Das Verkehrsgutachten ist unzureichend ausgeführt.

Der Schwerlastverkehr verursacht erhebliche Schäden in der Fahrbahndecke. Diese zusätzlichen Kosten werden nicht von den Verursachern beglichen, sondern hierfür sollen die Steuerzahler der Stadt Riesa aufkommen. Immerhin hat diese städtische Straße eine Gesamtlänge von 1,4 km, welche komplett erneuert werden müsste und Schäden in Millionenhöhe zu Lasten der Stadt Riesa auflaufen würden.

8. Belange des Naturschutzes

a) Wirkungen des Projektes gemäß Wasserrahmenrichtlinie und auf Makrozoobenthos

Nach EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ist der Zustand von Makrozoobenthos ein Kriterium zur Ermittlung der Zustandsklassen von Oberflächengewässern. Zur derzeitigen Lebensraumeignung für die Fauna im Hafenbecken direkt und dessen Umfeld wurden keine Untersuchungen bekannt. Ohne wissenschaftliche Absicherung traf man pauschal die Aussage, dass das Hafenbecken grundsätzlich zur Besiedlung ungeeignet sei und deshalb diesbezüglich auch keine Verschlechterung des ökologischen Zustandes möglich wäre. Mit der fiktiv vorgenommenen Einstufung des Hafens (und seines Umfeldes) in die schlechteste denkbare Kategorie wird per Definition auf dem Papier eine weitere Verschlechterung ausgeschlossen.

Demgegenüber steht aber die Nutzung des Hafenbeckens wahrscheinlich als Migrationskorridor für die Wanderfischarten zur Verfügung: Lachs, Rapfen, Flussneunahe (alle geschützt nach Anh. II der FFH-RL) sowie auch dem karpfenartigen Bitterling, der auf der Roten Liste Bundesrepublik Deutschland: 2 – als stark gefährdet eingestuft ist.

Die Groppe ist keine Wanderfischart, kommt aber auch teilweise in Hafenbecken vor. (Anh. II FFH-RL) Diese genannten Fischarten unterliegen in FFH-Gebieten dem strengen europäischen Schutz im Sinne der FFH-RL bzw. des § 34 BNatSchG.

Das Hafenbecken stellt eine klassische Sedimentfalle dar. Insbesondere im weiteren Einströmungsbereich der Döllnitz und in der Anschlusszone zur Elbe werden kontinuierlich immer wieder partiell Sand- und Kiesbänke mit guten Lebensraumeigenschaften für z. B. Fische, Schnecken, Muscheln, Krebstiere, Vögel (z. B. Flussuferläufer), Libellen (Grüne und Asiatische Keiljungfer) aufgebaut. So sind grundsätzlich verschiedene Lebensraumeigenschaften vorhanden, die Besiedlungen durch Tierarten nahelegen.

Diese vorhandenen aquatischen Lebensräume unterliegen zukünftig bei erhöhter Umschlagfähigkeit auch einem erhöhten Unterhaltungsregime und außerdem einer erhöhten Schadstoffbelastung, sowie stärkeren akustischen Einflüssen. Zu diesen genannten Aspekten sind weitere Untersuchungen anzufertigen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand können negative Wirkungen weder auf den derzeitigen ökologischen Zustand der Oberflächenwasserkörper noch auf die lokalen Populationen der genannten Arten bzw. Artengruppen ausgeschlossen werden.

Durch die bisher nicht betrachteten Wirkungen des geplanten Projektes kann eine erhebliche Verschlechterung der wassergebundenen Tierartenausstattung bzw. von Lebensräumen nicht ausgeschlossen werden. Gleiches gilt für den Zustand der Oberflächenwasserkörper der Elbe und Döllnitz. Das Absinken um eine Zustandsklasse ist durchaus möglich.

Ein Verstoß gegen § 27 Abs. 1 bzw. 47 Abs. WHG tritt ein. Dadurch ist keine Genehmigungsfähigkeit vorhanden.

b) Spezieller Artenschutz

Zauneidechse (*Lacerta agilis*), Anh. IV der FFH-RL = streng geschützt

Zum Nachweis der Art sind ab Ende April mindestens sechs aktuelle Begehungen zur Erfassung notwendig. Nach Augenschein ist das Untersuchungsgebiet idealtypisch als Lebensraum von Zauneidechsen geeignet. Die bisher gewählte Form der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Vorkommen ist nicht angemessen, da die anerkannten Naturschutzverbände die realen Veränderungen der lokalen Population nicht einschätzen können, wenn sie Populationsgröße und in der Folge den Beeinträchtigungsgrad durch das geplante Projekt nicht einschätzen können.

Nachträgliche Kartierungen nach Genehmigung des Verwaltungsaktes und ungefähre Maßnahmen zum Schutz der Zauneidechse außerhalb des Beteiligungsverfahrens entziehen den Verbänden jegliche Beurteilungsfähigkeit und beschneiden die Möglichkeit von Rechtsmitteln. Sie sind nicht rechtskonform.

Es sind deshalb aktuell weitere Kartierungen anzufertigen. Anhand der Ergebnisse ist dann eine reale Abschätzung der Auswirkung auf die lokale Population zu erarbeiten und erneut im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens öffentlich auszulegen. Nach dem Vorsorgeprinzip unterstellen wir deshalb durch Bau, Betrieb und Unterhaltung des Projektes erhebliche Beeinträchtigungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population.

Der BUND Sachsen e.V. bringt hier als Hinweis zum Verfahren ein, dass im Hafen bzw. an den angrenzenden Flächen eine Zauneidechsenpopulation vorhanden ist. Diese Population findet auf den Flächen günstige Lebensraumbedingungen. Sie bevorzugt reich strukturierte, offene Lebensräume mit einem kleinräumigen Mosaik aus vegetationsfreien grasigen Flächen, Gehölzen, verbuschten Bereichen sowie vom Menschen geschaffenen Lebensraum wie beispielsweise Eisenbahndämme.

Die Zauneidechse ist eine nach Anhang IV der FFH-RL geschützte Art, die somit unter dem besonderen Rechtsschutz der EU steht, weil sie selten und schützenswert ist. Weil die Gefahr besteht, dass das Vorkommen der Zauneidechse für immer verloren geht, dürfen ihre Lebensräume nicht beschädigt oder zerstört werden (Art. 12. Abs. 1 lit. d der RL 92/43/EWG). Im Fall der Ausweisung einer gewerblichen Baufläche ist von einem Lebensraumtotalverlust auszugehen. Zudem besteht für die Zauneidechsenpopulation im betreffenden Gebiet keinerlei Möglichkeit, auf geeignete angrenzende Flächen auszuweichen. Die Zauneidechse wird in der Roten Liste der Bundesrepublik Deutschland auf der Vorwarnliste geführt und wird in der Roten Liste Sachsens als gefährdet eingestuft. Für die Art Zauneidechse gelten weiterhin die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG, die der Ausweisung einer Gewerblichen Baufläche (G) entgegenstehen. Hierzu wird angemerkt, dass die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG im Rahmen der Bauleitplanung nicht der Abwägung unterliegen und somit nicht „weg gewogen“ werden können. Wir fordern den Umweltbericht auf S. 31 unter Berücksichtigung der hier gegebenen Hinweise zu überarbeiten. Die Aussage im Umweltbericht - Zauneidechse „kein Nachweis im Vorhabenbereich“ muss korrigiert werden, da eindeutige Hinweise im Jahr 2015 für Zauneidechsen durch Anwohner nachgewiesen werden können. Eine artenschutzrechtliche Prüfung im Vorfeld der Ausweisung als Sonderbaufläche ist jedenfalls zwingend vorzusehen. Wie bereits erwähnt, handelt es sich um einen Lebensraum einer nach Anhang IV der FFH-RL geschützten Art.

Wird bei einem Brachland eine Nutzungsänderung angedacht, sind verschiedene Voruntersuchungen notwendig, die nicht ausreichend durchgeführt wurden:

- Es ist nicht ausschlaggebend, wem das Gelände gehört. Der spätere Nutzer muss die Untersuchungen, die von der Unteren Naturschutzbehörde angeordnet bzw. mit ihr abgestimmt sind in Auftrag geben und auch bezahlen.

- Die Untersuchungen müssen von Personen ausgeführt werden, die dafür ausgebildet und zugelassen sind.
- Da in jeder Brache seltene und schützenswerte Arten zu finden sind, muss die Voruntersuchung über mehrere Vegetationsperioden gehen. Eine reicht nicht aus, da manche Arten durch Verpuppung mehrere Vegetationsperioden in Anspruch nehmen.
- Liegt diese Überprüfung vor, sind je nach Art und Häufigkeit der Individuen Sanierungsschritte aufzuzeigen. Ist eine Umsiedlung möglich, sind entsprechende Ausgleichsflächen zu suchen, eventuell ist auch ein Oberbodenaustausch notwendig, wenn keine Fläche mit dem entsprechenden Boden bzw. der Bodenqualität gefunden wird. Der Oberbodenaustausch ist bei Klein-/ Kleinstlebewesen fast immer notwendig, z. B. Rüsselkäfer oder Schrecken.
- Die Untersuchung hat sich natürlich nicht nur auf Lebewesen zu beschränken, sondern betrifft auch seltene Pflanzen. Wenn Bäume und Sträucher vorhanden sind, müssen zusätzlich ornithologische Gesichtspunkte abgearbeitet werden.
- Sind diese Vorarbeiten abgeschlossen und von der Naturschutzbehörde abgesehnet, ist ein Arbeitsplan für die Umsetzung zu erstellen. Bei der Erarbeitung dieses Plans ist zu berücksichtigen, ob die Maßnahme zur Umsetzung in eine oder in mehreren Vegetationsperioden erfolgen kann. Je nach gefundenen Individuen und je nach Beschaffenheit der Ausgleichsfläche kann die Umsetzung mehrere Vegetationsperioden dauern, da man erst durch Monitoring ermitteln kann, ob das neue Habitat von den Individuen angenommen worden ist.
- Ist alles positiv für den späteren Nutzungsberechtigten und die betroffenen faunistischen oder floristischen Individuen erfolgt, schließt sich ein mind. 5-jähriges Monitoring, begleitet von Naturschutzbehörde und Wissenschaft, an.

Schlingnatter (*Coronella austriaca*) Anh. IV FFH-RL = streng geschützt

Alte Gleisanlagen und Brachflächen stellen für Sachsen auch regelmäßig Lebensräume der Schlingnatter dar. Nach der zugänglichen Verbreitungskarte liegt die überplante Fläche im sächsischen Verbreitungsgebiet. Die Habitatsignung 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 Schlangentablets (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.

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.

Biber (*Castor fiber*) & Fischotter (*Lutra lutra*) nach Anh. II sowie IV der FFH-RL = streng geschützt

Negative Wirkfaktoren 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 sowie 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 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 sind langfristig besonders wichtig.

Nach dem Vorsorgeprinzip sind deshalb erhebliche Beeinträchtigungen der lokalen Populationen von Biber und Fischotter weiterhin als gegeben anzunehmen. 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 Sachsen e.V. ein weitergehendes Vortragsrecht zum Erörterungstermin vor und beantragt nach SächsUIG die Zusendung der bisher nicht öffentlich ausgelegten Fachstellungnahmen zum Thema.

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

Zu erwartende Arten:

Braunes Langohr, Graues Langohr, Wasserfledermaus, Breitflügel-Fledermaus, Mopsfledermaus, Großes Mausohr, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Große und Kleine Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Rauhautfledermaus, Zweifarbfledermaus

Vor dem Abriss der alten Häuser mit potentiell Fledermausbesatz (Quartiernutzung) muss die Erfassung der Fledermausarten an die aktuellen fachlichen Anforderungen von 2018 angepasst werden. Also sind zur sicheren Artbestimmung (insbesondere Myotis-Arten; Langohren) Netzfänge erforderlich. Zur Qualifizierung der Quartiernutzung ist das Telemetrieren der auftretenden Arten notwendig. Hoch relevant sind auch die potentiellen Nutzungen der offenen und teilweise nicht beheizten Gebäude als Zwischen- und Winterquartier.

Sind die neuen Erfassungsergebnisse dann bekannt, wird die Anpassung der Kompensations-Lebensstätten durch die artspezifisch genau zugeschnittene Ausführung im räumlichen Zusammenhang erst möglich. Die Quartiernutzung der Gebäude ist deutlich vor dem Abriss zu klären, da bei Abtragungen an großen Baukörpern in der Regel die sehr kleinen Fledermäuse eher nicht bemerkt werden und es zu Tötungen und unbemerkten Lebensstättenvernichtungen kommen kann.

Nach dem derzeitigen Planungsstand sind erhebliche Beeinträchtigungen der Quartierfunktionalität im räumlichen Zusammenhang für die lokalen Populationen der oben genannten Fledermausarten nicht ausschließbar. Auch könnten bisher direkte Tötungen von Einzelindividuen eintreten.

Der Abriss von Gebäuden ist in diesem Zusammenhang auf den Monat Oktober zu terminieren. Es besteht weiterhin Untersuchungs- und Planungsbedarf! Die vorliegende Planung ist im Sinne des § 44 BNatSchG nicht rechtskonform. Zur Bewertung sind die Hinweise der LANA zur Auslegung von unbestimmten Rechtsbegriffen zu verwenden!

Nachtkerzenschwärmer (*Proserpinus proserpina*) (Anh. IV FFH-RL)

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.

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 bzw. wird eine Neuansiedelung oder Populationsentwicklung verhindert. Die Planung ist diesbezüglich zu ergänzen.

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

Flussregenpfeifer (*Charadrius dubius*)

Die Beeinträchtigung der Vögel und Fledermäuse im benachbarten Schlosspark an der Kirchstraße 46 in Hauptwindrichtung zum geplanten Container-Terminal (belegbar durch vorhandene Brutkästen) wurde nicht berücksichtigt.

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.

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.

Europ. 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; Flucht- distanz 300 m	möglich
Schwarzmilan	Anh. I VogelSchRL; streng geschützt	empfindlich auf Störungen im Umfeld des Brutplatzes; Flucht- distanz 300 m	möglich
Flussuferläufer	streng geschützt	Falleneffekte bei zukünftiger Hafenbewirtschaftung wahr- scheinlich	wahrscheinlich; vorrangiges Erhaltungsziel

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

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. 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.

Grüne Keiljungfer (*Ophiogomphus cecilia*) & 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 bestimmte 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. 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.

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.

c) Schutzgebiete

Erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungsziels „Grüne Keiljungfer“ Anh. II der FFH-RL des FFH-Gebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“:

Die für die o. g. 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 genannten Arten stellen Erhaltungsziele der FFH-Gebiete „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ sowie „Döllnitz und Mutzschener Wasser“ dar und sind 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.

Nach der Rechtsprechung zum Fall Papenburg AG sind auch wiederkehrende Unterhaltungsmaßnahmen – wie z. B. Bühnenbauten – 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 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. Ein Verstoß gegen § 34 BNatSchG ist weiterhin möglich. Da die Hinweise der Unteren Naturschutzbehörde zur Erheblichkeitsbewertung in Bezug auf Fischotter und Biber nicht Bestandteile der Auslegungsunterlagen waren, behält sich der BUND Sachsen e.V. ein weitergehendes Vortragsrecht zum Erörterungstermin vor und beantragt nach SächsUIG die Zusendung der bisher nicht öffentlich ausgelegten Fachstellungen zum Thema.

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen mit Stand vom 21.04.2020 sind unvollständig und der Untersuchungsraum ist zu klein gewählt. Die Schutzgüter Menschen, Säugetiere, Vögel, Reptilien, Insekten sind unvollständig betrachtet. Die vorhandenen Quartiere im Schlosspark fehlen in der Betrachtung. Bei den klimatischen Vorbelastungen wurde das vorhandene Stahlwerk nicht betrachtet.

Die oben aufgeführten Argumente zeigen nach unserer Auffassung eindeutig eine unzureichende Planung unter verschiedenen Aspekten. Wir betonen deshalb an dieser Stelle erneut, dass wir die aktuelle Planung ablehnen.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Petra Ueinschel

Dr. David Greve
Landesgeschäftsführer