



SBO

Sächsische Binnenhäfen
Oberelbe GmbH

Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa „Alter Hafen“ **2.TEKTUR** Genehmigungsplanung

Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren



duisport consult GmbH
Alte Ruhrorter Straße 42-52, 47119 Duisburg

z. T. ROGGAN Landschaftsarchitektur
Fährstraße 6, 01279 Dresden

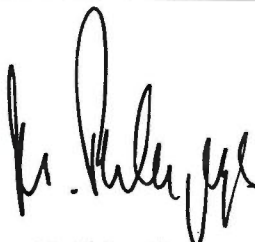

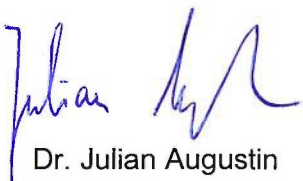



Plan T[®]
Planungsgruppe Landschaft und Umwelt

PlanT Planungsgruppe Landschaft und Umwelt
Wichernstraße 1b, 01445 Radebeul

REDEKER | SELLNER | DAHS

REDEKER SELLNER DAHS
Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB
Leipziger Platz 3, 10117 Berlin

 Matthias Palapys duisport consult GmbH	 Gabriele Hintemann Inhaberin, Projektleiterin PlanT Planungs- gruppe Landschaft und Umwelt Radebeul	 Dr. Julian Augustin Senior Associate REDEKER SELLNER DAHS Rechtsanwälte Partner- schaftsgesellschaft mbB
 Heiko Loroff Geschäftsführer Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH		

Duisburg, 15.06.2020

Dresden, Radebeul, 22.06.2020

Berlin, 18.06.2020

INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
	Abkürzungen	5
	Formelzeichen und Einheiten	8
	Bildverzeichnis	9
	Tabellenverzeichnis	9
	Verzeichnis Planauszüge	10
0	Kontaktinformationen	11
1	Bestand und Erforderlichkeit der vorhabenbedingten Umschlagssteigerung	12
1.1	Hafen Riesa – Historie, Lage, Standort und Ausgangssituation	12
1.2	Bezweckte vorhabenbedingte Umschlagssteigerung	15
2	Prognose der Umschlagmengen	16
3	Vergleich der Planungsvarianten	17
3.1	Standortmindestanforderungskriterien	17
3.2	Standortumweltverträglichkeit	18
3.3	Vorzugsvariante	22
4	Bestandsbeschreibung und Allgemeinbeschreibung der Baumaßnahme	23
4.1	Bestandsbeschreibung auf dem Vorhabengrundstück	23
4.2	Allgemeinbeschreibung der Baumaßnahme	25
5	Sachstand Fördermittel und Baurecht	31
5.1	Fördermittel	31
5.2	Verfahrensablauf	31
5.2.1	Niederschrift zum Scopingtermin	33

	Seite
5.2.2	Scoping – Belange des Umweltschutzes (Träger öffentlicher Belange) 33
5.2.3	Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) 35
5.2.4	Planrechtfertigung 36
6	Technische Gestaltung der Baumaßnahme 44
6.1	Zwangspunkte 44
6.1.1	Verkehrliche Zwangspunkte 44
6.1.2	Entwässerungstechnische Zwangspunkte 46
6.2	Eigentumsverhältnisse 49
6.3	Herrichten und Erschließen 49
6.3.1	Herrichten 49
6.3.2	Erschließen 55
6.3.2.1	Trink- und Abwassererschließung 55
6.3.2.2	Elektroenergieversorgung 57
6.4	Hochbauten 57
6.5	Technische Anlagen 58
6.5.1	Löschwassersystem 58
6.5.2	Beleuchtung 58
6.5.3	IT-, Kommunikations- und Fernmeldetechnik, Betriebsleitsystem 61
6.5.4	Umschlaggeräte 61
6.5.5	Bremsprobeanlage 64
6.5.6	Umsetzung LKW-Düngemittelanlage 65
6.6	Außenanlagen 66
6.6.1	Verkehrs- und Umschlagflächen 66
6.6.2	Gleisanlagen 70
6.6.2.1	Zuführungsgleise 70
6.6.2.2	Terminalgleise und östliches Verladegleis (Düngemittelanlage) 72
6.6.2.3	Versiegelung und Entwässerung 73
6.6.2.4	Oberbau 73
6.6.2.5	Betriebliche Belange 74
6.6.2.6	Nachweis der sicheren Gleisabschlüsse 74
6.6.2.6.1	Terminalgleise 1 und 3 – 6 74
6.6.2.6.2	Umschlagsgleis 2 74
6.6.2.7	Neigungs- und Krümmungsverhältnisse 75
6.6.2.8	Leit- und Sicherungstechnik 75
6.6.3	Flächenentwässerung 76
6.6.3.1	Entwässerung der normal verschmutzten Flächen 76
6.6.3.1.1	Grundlagen 77
6.6.3.1.2	Anlagenbeschreibung 77
6.6.4	Markierungen, Beschilderung 80
6.6.5	Kranbahnen 81

		Seite
6.6.6.	Schotterrasen, Bankett, Grünflächen	81
6.6.7	Schutzkonstruktionen	82
6.6.8	Einfriedungen	83
7	Untergrund	85
8	Umweltverträglichkeit des Vorhabens	85
9	Altlastenfreistellungsverfahren und Grundwassermonitoring	86
10	Brand- und Katastrophenschutz	86
10.1	Brandschutz	86
10.2	Anlagensicherheit/Störfallvorsorge	87
10.3	Hochwasser	87
11	Bauleitplanerische Vorgaben	88
12	Abfallentsorgung	89
13	Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens	89
13.1	Vorbemerkung und methodische Hinweise	89
13.2	Prüfung der Planungsalternativen (Variantenanalyse)	90
13.3	Potenzielle Beeinträchtigungen, Wirkungen und Effekte durch das Vorhaben	90
13.3.1	Potenzielle bauzeitbedingte Wirkungen des Vorhabens	91
13.3.2	Potenzielle anlagebedingte Wirkungen des Vorhabens	91
13.3.3	Potenzielle betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens	91
13.4	Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen	91
13.4.1	Mensch einschließlich menschliche Gesundheit	92
13.4.2	Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	93
13.4.3	Boden	94
13.4.4	Wasser	94
13.5	Abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit	95
14	Verkehrliche Auswirkungen	96

		Seite
15	Anlagen Dritter	96
16	Durchführung der Errichtung des Vorhabens	97
17	Betriebsbeschreibung	98
17.1	Allgemeines	98
17.2	Terminal-Verladevorgänge	98
17.3	Betriebsablauf	98
17.3.1	Anlieferung / Abholung	98
17.3.2	Umschlag	99
17.3.3	Rahmenbedingungen	99
18	Verkehrliche Abläufe im geplanten KV-Terminal	99
	Literaturverzeichnis	104
	Anhangverzeichnis	104

ABKÜRZUNGEN

Abs.	Absatz
ADNR	Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein
ADR	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
AHL	Ammonitrat-Harnstoff-Lösung
AHVO	Allgemeine Hafenverordnung
anschl.	anschließend(e)/(er)
ARA	Kurzbezeichnung für die Überseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam
ASR	Arbeitsstättenrichtlinie
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wasser-gefährdenden Stoffen
Az	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BauGB	Baugesetzbuch
BE	Betriebseinheit
BETRA	Betriebs- und Bauanweisung
BGV	Berufsgenossenschaftliche Vorschriften
BImSchG	Bundes-Immissions-Schutz-Gesetz
Bischi	Binnenschiff
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatschG	Bundes-Naturschutz-Gesetz
BOA	Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen
CEF	ontinuous ecological functionality-measures
Co.	Compagnie
CTR	Container Terminal Riesa
CVP	Containervollportalkran(e)
DB	Deutsche Bahn
DB-Ril...	Deutsche Bahn – Richtlinie ...
DESN_.....	i. V. m. Nummer als ID-Bezeichnung für Oberflächenwasserkörper
DIN	Deutsches Institut für Normung
DN	Diameter Nominal = Nennweite
DSL	Digital Subscriber Line
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abfall und Abwasser
EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs
EBO	Eisenbahnbetriebsordnung
ECL	ElbeContainerLinie
EDF	Elbe-Drahtwerke
Elt	Elektrizität
EN	Europannorm
EOW	Elektrisch Ortsgestellte Weiche
ESF	Elbe-Stahlwerke

EÖT	Erörterungstermin(e)
EU	Europäische Union
e. V.	Eingetragener Verein
FD	flüssigkeitsdicht
FFH	Fauna-Flora-Habitat
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GE	Gewerbegebiet
GGG	duktiler Gussrohre
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GOK	Geländeoberkante
GWM P ...	Grundwassermessstelle Punkt (mit Nummer)
HRB	Handelsregister Abteilung B
HSW	Höchster Schifffahrtswasserstand
HW	Hochwasser
i. d. F.	in der Fassung
i. d. R.	in der Regel
i. H. v.	in Höhe von
IICL	Institute of International Container Lessors
IMO	International Maritime Organization
IO	Immissionsorte
ISDN	Integrated Services Digital Network
ISO	International Organization for Standardization
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
IT	Informationstechnik
i. V. m.	in Verbindung mit
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Kommanditgesellschaft
KOSTRA	Koordinierte Starkniederschlags-Regionalisierungs-Auswertungen
KV	Kombinierter Verkehr
kvM	konfliktvermeidende Maßnahme
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LAU	Lagern, Abfüllen und Umschlagen
LDS	Landesdirektion Sachsen
LE	Ladeeinheiten
LED	light-emitting diode, lichtemittierende Diode
LEP	Landesentwicklungsplan
LfB	Landesbeauftragte für Eisenbahnaufsicht
LfULG	Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
li.	links
LK	Landkreis
LKW	Lastkraftwagen
LöRüRi	Löschwasserrückhalterichtlinie
LRA	Landratsamt
LTV	Landestalsperrenverwaltung
max.	maximal(e)/(er)
min.	minimal(e)/(er)
Mio.	Million(en)

MW	Mittelwasser
MW	Mischwasser (im Zusammenhang mit städtischem Abwasserkanal)
N	Norden
NABU	Naturschutzbund
NHN	Normal-Höhen-Null
NN	Normalnull
NNW	Niedrigstes Niedrigwasser
NO2	Stickstoffdioxid
Nr.	Nummer
O	Osten
Obri-NE	Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen
o. g.	oben genannt(e)
PE	Polyethylen
PEHD	Polyethylen mit hoher Dichte (high density)
PKW	Personenkraftwagen
PP	Polypropylen
PT1	Planteil 1
RBP	Raumbezugspunkt
re.	rechts
RID	Ordnung über die internationale Eisenbahn- beförderung gefährlicher Güter
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
S	Süden
SächsBO	Sächsische Bauordnung
SächsHafVO	Sächsische Hafenverordnung
SächsNatSchG	Sächsisches Naturschutzgesetz
SächsVerkBauR	Sächsische Verkaufsstätten Baurichtlinie
SächsWG	Sächsisches Wassergesetz
SBO	Sächsische Binnenhäfen Oberelbe
Sgns	Eisenbahnwaggonbezeichnung „vierachsiger Tragwagen“
TEU	Twenty Equivalent Unit
TH	Technische Hochschule
TöB	Träger öffentlicher Belange
Tsd.	Tausend
TRws	Technische Regel wassergefährdende Stoffe
TW	Trinkwasser
u. a.	unter anderem
u. a.	und andere
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
V/M ...	im Zusammenhang mit Vermeidungs-/Minderungsmaßnahme
vs.	versus
W	Westen
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
z. T.	zum Teil

FORMELZEICHEN und EIHEITEN

D	Regendauer
E	kinetische Energie
L	Länge
L _p	Schalldruckpegel
L _{WA}	Schallleistungspegel
m	Masse
n	Häufigkeit (im Abschnitt 6.6.3.1.1)
n	Neigung (Abschnitt 6.6.2.7)
r	Halbmesser
t _f	Fließzeit
v	Geschwindigkeit
W	Arbeit
W	Wagen (im Abschnitt 6.6.2.6)

Ø durchschnittlich, Durchschnitt

Ψ Abflussbeiwert

` Fuß

° Grad

a	anno = Jahr
cm	Zentimeter
dB(A)	Dezibel A-Bewertung
h	Stunde(n)
ha	Hektar
kJ	Kilojoule
km	Kilometer
kV	Kilovolt
l	Liter
m	Meter
m ²	Quadratmeter
m ³	Kubikmeter
mm	Millimeter
min	Minute(n)
s	Sekunde(n)
t	Tonne(n)
W	Watt

BILDVERZEICHNIS

- Bild 1:** Güterumschlag am Südkai im Industrie- und Eisenbahnhofen Riesa (Alter Hafen)
- Bild 2:** Containerterminal am Nordufer im Hafen Riesa
- Bild 3:** Containerterminal mit Gleisanlage und Wippdrehkran am Nordufer im Hafen Riesa
- Bild 4:** Luftaufnahmen und Baufeld KV-Terminal Hafen Riesa
- Bild 5:** Luftaufnahme westlicher Bereich Hafen Riesa
- Bild 6:** Containerverkehrabfertigungsgebäude im Hafen Riesa, Paul-Greifzu-Straße 4
- Bild 7:** Funkmast auf der Verkehrsinsel gegenüber dem vorhandenen SBO-Verwaltungsgebäude
- Bild 8:** Angedeuteter Höhenunterschied zwischen Neubau Kaimauer u. Bestand ($\approx 0,8$ m)
- Bild 9:** Ansichten **Kaltlagerhalle 1** u. noch vorhandene Stützwand mit Bodenplatte ehemalige **Kaltlagerhalle 2** im östlichen Bereich des Hafens
- Bild 10:** Ansichten der komplett abzubrechenden Gebäude
- Bild 11:** Betondecke und Mauereinfriedungen im Bereich vormals durch die Abbruch & Recycling GmbH Dresden betriebenen Mischanlage
- Bild 12:** Düngemittelanlage der Beiselen GmbH Ulm im Hafen Riesa, außerhalb des geplanten KV-Terminalbereiches
- Bild 13:** Ausgewählte Ansichten von Oberflächenbefestigungen, Mauereinfriedungen und einer Stromverteilerstation im Hafen Riesa
- Bild 14:** Asphaltstraße mit Gehweg vor dem Werkstattgebäude
- Bild 15:** Ausgewählte Ansichten zu den Rodungen und zur Beseitigung von Haufwerken
- Bild 16:** Beispielhafte Ansicht zur Höhenbaugrundregulierung nach dem Rückbau der Gleise 1 bzw. 2 und erfolgtem Oberflächenabbruch (Betongleisplatten und Unterbau)
- Bild 17:** Beispiele von Mastbeleuchtungsanlagen
- Bild 18:** Beispiele von Aufsatzleuchten für Gleisfeldbeleuchtungsmasten
- Bild 19:** Spreader zur Aufnahme von 20` bis 45`-Containern, Wechsel- u. Jumbobehältern
- Bild 20:** Reachstacker für Containertransportprozesse
- Bild 21:** Beispiel einer Bremsprobeanlage
- Bild 22:** Flüssigdüngertanks und Aggregatetechnik
- Bild 23:** Düngemittelannahme- bzw. -abgabeeinrichtungen für LKW bzw. Kesselwaggons
- Bild 24:** Ansichten Lückenschluss zwischen Hafengleis 2 u. **Gleis 48 der Anschlussbahn**
- Bild 25:** Ansicht Gleis- und Weichenanhebungen für Gleise 1 u. 2
- Bild 26:** Grundwassermessstelle auf dem Baufeld des neu zu errichtenden Terminals
- Bild 27:** Schematische Darstellung des Umschlags von Ladeeinheiten im neuen Terminal

TABELLENVERZEICHNIS

- Tabelle 1:** Zusammenfassung der gemäß „Gutachten ...“ /1/ integrierten Potenzialprognose
- Tabelle 2:** Mengenentwicklungen in Anzahl TEU
(Arbeitsgrundlage Wagener & Herbst Management Consultants GmbH Potsdam)
- Tabelle 3:** Variantenvergleich (für variantenspezifisch abweichende Ausprägungen)
- Tabelle 4:** Korrektur / Ergänzung Containerumschlagentwicklung sächsische Häfen und Hafen Riesa 2002 bis **2019**

VERZEICHNIS PLANAUSZÜGE

Planauszug 1: Lärmschutzmaßnahme „Optimierter LKW Fahrweg Nachtausfahrten“

Planauszug 2: Verkehrslenkungsmaßnahme „LKW-Nachtausfahrten“

Planauszug 3: Nachgetragene Maße „Abstand zwischen Zug und Hafenbrückenunterkante“

Planauszug 4: Korrektur „HW 100“ (Stand: März 2018)

Planauszug 5: Umplanung „Trinkwasseranschluss Gategebäude“

Planauszug 6: Anschluss der Entwässerungsmulde am Tiefpunkt zwischen Böschungsfuß B 182 und vorgesehener Lärmschutzwand östlich der Hafenbrücke an die Niederschlagswasserentwässerung

Planauszug 7: Planfeststellungsgrenze „Oben – Planung 2015“ vs. „Unten – Planung 2018“

0 Kontaktinformationen

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

Anschrift Hafen Riesa: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
Paul-Greifzu-Straße 8a
01591 Riesa

Vorhabenträger: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
Magdeburger Straße 58
01067 Dresden

Sitz der Gesellschaft: Dresden

Geschäftsführer: Heiko Loroff

Telefon: 0049 351 4982 - 201
Fax: 0049 351 4982 - 202
E-Mail info@binnenhafen-sachsen.de
Internet: www.binnenhafen-sachsen.de

Gesellschafter: Freistaat Sachsen 100%

Handelsregister: HRB 594
Amtsgericht Dresden

1 Bestand und Erforderlichkeit der vorhabenbedingten Umschlagssteigerung

1.1 Hafen Riesa – Historie, Lage, Standort und Ausgangssituation

Durch die 1. Kammer des Sächsischen Landtages wurde im Ergebnis einer Regierungsvorlage im Januar 1886 beschlossen, einen Industrie- und Eisenbahnhafen in Riesa zu errichten. Dieser nahm am 3. September 1888 seinen Betrieb auf. Mit dem damals 650 m langen und durchschnittlich 60 m breiten Hafenbecken bestanden Anlegemöglichkeiten für bis zu 80 Schiffe. Am westlichen Ende des Hafenbeckens wurde ein Schiffswendeplatz von ca. 100 m Durchmesser eingerichtet. Insbesondere wegen der Nähe zum Stahlwerk sowie anderen Industriebetrieben, wurden zunächst hauptsächlich Schüttgüter, im Speziellen Erze und Kohle, sowie Stückgüter (z. B. Holz) umgeschlagen. Dafür standen sieben mit Dampf betriebene Kräne mit Tragfähigkeiten bis zu 5 t zur Verfügung.



Bild 1: Güterumschlag am Südkai im Industrie- und Eisenbahnhafen Riesa (Alter Hafen)

Infolge stetig positiver Umschlagsentwicklungen wurde Ende der 1890-er Jahre entschieden den Riesaer Industrie- und Eisenbahnhafen weiter auszubauen. Hierfür boten sich Erweiterungen in westliche Richtung, hin zur Döllnitzmündung an, so dass im Juli 1901 das dann größere Hafenbecken sowie acht elektrisch betriebene Krane mit jeweils 2,5 t Last für den Umschlag bereit standen. Damit wurden Rahmenbedingungen geschaffen, die den Anforderungen der nachfolgenden fünf Dekaden entsprachen. Auch in den Kriegsjahren 1942 bis 1944 waren keine wesentlichen Reduzierungen der Umschlagsleistungen zu verzeichnen. Während 1942 686.000 t umgeschlagen wurden, lag die Umschlagleistung 1944 bei 642.455 t. Auch nach Kriegsende bis in die Gegenwart hat sich der Industrie- und Eisenbahnhafen Riesa stetig weiterentwickelt und fortlaufend dem Stand der Technik angepasst, Nutzungsunterbrechungen erfolgten nicht.

Der regelmäßige Containerumschlag begann im Hafen Riesa im Jahr 1998 mit der Aufnahme des Betriebes der Binnenschifffahrtlinie „ECL-2000“. Der Containerumschlag wird seither auf dem Nordkai „Neuer Hafen“ durchgeführt (**Bild 2**). Das Umschlagterminal ist multifunktional ausgerichtet. Für den Umschlag stehen zwei konventionelle Doppellenkerwippdrehkrane mit bis zu 45 t Traglast zur Verfügung. Damit können alle handelsüblichen 20' und 40' Container gehandelt werden. Zusätzlich wurden in diesem Hafenteil in den Jahren 2012 bis 2017 durchschnittlich ca. 294.000 t/Jahr Getreide und Düngemittel durch einen Ansiedler umgeschlagen.



Bild 2: Containerterminal am Nordufer im Hafen Riesa (Quelle: R. Micknaß, Dresden)

Mit dem Start des schienengebundenen „Albatross-Express“ im Mai 2005 begann der regelmäßige trimodale Containerumschlag im Hafen Riesa. Der „Albatross-Express“ wird durch den Bahnoperateur TFG-International betrieben. Im Kaibereich können auf 2 x 320 m Gleislänge ein geteilter Ganzzug sowie drei Schiffsliegplätze für den kombinierten Umschlag genutzt werden. Im Jahr 2010 wurde mit 41.673 TEU die Auslastungsgrenze der bahnseitigen Umschlagkapazität im bestehenden Terminal erreicht. Mit 41.838 TEU im Jahr 2014 wurde erneut ein Rekordergebnis beim Containerumschlag erzielt. Aufgrund der Gegebenheiten ist jedoch ein weiterer Anstieg des Containerumschlages auf dem jetzt genutzten Terminalgelände nur in geringem Umfang möglich. Im Jahr 2019 wurden dennoch 44.343 TEU umgeschlagen.

Die bestehende Gleisanlage im Terminal Riesa (**Bild 3**) wird für Containerverkehre und für Massengutverkehre genutzt. Derzeit wird sie zu 90% durch die Containerzüge ausgelastet. Weitere Steigerungen des Containerumschlages über die Schiene sind nur mit zusätzlichem Rangieraufwand und zusätzlichen Moves zu realisieren. Derzeit werden Regelverkehre nach Riesa durch zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen im Containerverkehr durchgeführt. Somit sind keine weiteren schienengebundenen Slots für andere Kunden zur Containerbe- und -entladung vorhanden.



Bild 3: Containerterminal mit Gleisanlage und Wippdrehkran am Nordufer im Hafen Riesa
(Quelle: R. Micknaß, Dresden)

Wie aus den **Bildern 2 und 3** ersichtlich wird, bestehen keine Erweiterungsmöglichkeiten für das bestehende Containerterminal. In nördlicher Richtung begrenzt die vorhandene Wohnbebauung eine Ausweitung des Hafengeländes. Westlich des bestehenden Containerterminals ist eine Erweiterung durch die Ansiedlung der FGL Handelsgesellschaft mbH ausgeschlossen (**Bild 2**). Östlich begrenzt die bestehende Hafenbrücke das Containerterminal (**Bild 3**). Für den gegenwärtigen Containerumschlag bedeutet dies, dass Ganzzüge geteilt und dann auf die vorhandenen zwei Gleise gestellt werden müssen. Pro Arbeitstag kann nur ein Ganzzug abgefertigt werden. Damit ist die derzeitige Kapazität auf einen Operator beschränkt. Es besteht damit eine hohe Abhängigkeit des Containerumschlages am Standort Riesa von dem jeweiligen Operator.

Die straßenseitige Zufahrt auf der Nordseite des Hafenbeckens erzeugt eine hohe Fahrzeugdichte (Stau) auf der Bundesstraße „182“ im Ziel- und Quellenverkehr von und zum Hafen. Alle Fahrzeuge im Zulauf zum Hafen müssen in der Einfahrt „links abbiegen“. Eine Abbiegespur ist nicht vorhanden. Eine Steigerung der Anzahl der LKW-Fahrten ist in diesem Bereich nicht sinnvoll und würde zudem zu Konflikten mit der umliegenden Wohnbevölkerung führen.

Gemäß einem durch die PLANCO Consulting GmbH Essen im Auftrag des BMVBS erarbeiteten „Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen“ /1/ ist mit einem weiteren Anstieg des kombinierten Verkehrs, insbesondere auch des Containerseehafen-hinterlandverkehrs zu rechnen (**Tabelle 1**). Dies trifft auch für den Hafen Riesa zu. U. a. vor diesem Hintergrund ist ein leistungsfähigeres KV-Terminal am Standort Riesa neu zu errichten.

Tabelle 1: Zusammenfassung der gemäß „Gutachten ...“ /1/ integrierten Potenzialprognose

Standort	konventioneller Verkehr (in 1.000 t)		Containerverkehr (in 1.000 TEU)	
	2010	2025	2010	2025
Andernach	2.499	3.312	83	184
Berlin	1.177	1.212	77	176
Braunschweig	764	902	46	96
Dörpen	1.440	1.821	94	185
Dortmund	1.713	1.601	127	269
Duisburg	18.318	20.750	1.181	3.237
Emmerich	410	465	78	130
Frankfurt	4.011	4.820	62	72
Gelsenkirchen	1.626	1.546	0	0
Germersheim	k. A.	k. A.	170	557
Hamm	2.042	2.201	4	40
Hannover	2.427	2.476	69	117
Heilbronn	4.721	4.971	0	50
Karlsruhe	5.791	7.312	23	68
Kehl	5.517	6.651	32	100
Koblenz	722	777	71	135
Köln	22.413	24.497	200	439
Krefeld	3.891	4.962	57	537
Ludwigshafen	8.327	9.054	83 *	260
Magdeburg	2.555	3.660	13	54
Mainz	972	911	128	400
Mannheim	7.644 *	9.463 *	311	844
Minden	149	313	15	69
Neuss- Düsseldorf	11.321	11.458	305	911
Nürnberg	2.096	2.018	270	655
Regensburg	3.276	5.304	51	150
RIESA	126	173	36	95
Saarlouis	3.583	5.183	0	25
Stuttgart	2.618	3.117	85	209
Wörth	459	488	129	359

* ohne Bahnumschlag

1.2 Bezweckte vorhabenbedingte Umschlagssteigerung

Das neu zu errichtende KV-Terminal wird entsprechend des gegenwärtigen Standes der Technik ausgelegt. Dadurch wird es zur Verbesserung der logistischen Ablaufstrukturen sowohl im LKW-Vorstau als auch im Containerumschlag beitragen. Dabei wird langfristig angestrebt den Containerumschlag von derzeit ca. **44.000** TEU/a im bestehenden Terminal (Nordufer „**Neuer** Hafen“) auf bis zu 100.000 TEU/a im neu zu errichtenden KV-Terminal zu steigern. Mit der Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals auf der Südseite, soll der Containerumschlag auf dem gegenwärtigen Hafengelände nördlich des Hafenbeckens enden. Der weitere Güterumschlag (insbesondere Schütt-, Stück- und Massengut) soll hingegen weiter auf der Nordseite erfolgen.

2 Prognose der Umschlagmengen

Das KV-Terminal ist zu mindestens 95% von den Außenhandelsmärkten abhängig. Ein Indikator für die Prognose ist damit die prognostizierte Entwicklung des Containerumschlages in den deutschen Seehäfen. Für den Hafen Hamburg, über den momentan ca. 80% der Sendungen abgefertigt werden, wurde unter Berücksichtigung der Einflüsse der Wirtschafts- und Finanzkrise die Potentialanalyse korrigiert. Bis zum Jahr 2025 wird mit ca. 20 Mio. TEU mehr als eine Verdoppelung der Umschlagzahlen von 2010 (7,9 Mio. TEU) erwartet.

Durch Erweiterungen von Produktionsanlagen in der umliegenden Industrie steigt kurz- und mittelfristig die Nachfrage nach Umschlagleistungen im kombinierten Verkehr. Diesem Anstieg der Nachfrage, kann signifikant mit der Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals entsprochen werden. Es wird angestrebt, dieses **2023** in Betrieb zu nehmen. Die **Tabelle 2** zeigt die ab **2023** zu erwartenden Umschlagprognosen. Diese ist als konservativ anzusehen. Tatsächlich rechnet die Vorhabenträgerin im Fall der Realisierung des Vorhabens mit einer noch schnelleren Steigerung des Containerumschlages am Standort Riesa. Die in der **Tabelle 2** wiedergegebene Prognose geht von einem 25%-igen Anteil an 40'-Containern aus.

Tabelle 2: Mengenentwicklungen in Anzahl TEU

(Arbeitsgrundlage Wagener & Herbst Management Consultants GmbH Potsdam)

Jahr	TEU	Faktor national	Faktorinternational	Schiene Hamburg / Riesa	Bischi Hamburg / Riesa	Schiene Bremerhaven / Riesa	ARA- Häfen / Riesa	sonstige
				TEU	TEU	TEU	TEU	TEU
2023	68.986	1,44	1,48	44.841	13.452	8.968	1.380	345
2024	74.505	1,44	1,48	48.428	14.528	9.686	1.490	373
2025	78.975	1,44	1,48	51.334	15.400	10.267	1.580	395
2026	82.924	1,44	1,48	53.901	16.170	10.780	1.658	415
2027	85.412	1,44	1,48	55.518	16.655	11.104	1.708	427
2028	87.974	1,44	1,48	57.183	16.715	11.876	1.759	440
2029	90.613	1,44	1,48	58.898	17.216	12.233	1.812	453
2030	93.331	1,44	1,48	60.665	17.733	12.600	1.867	467
2031	96.131	1,44	1,48	62.485	18.265	12.978	1.923	481
2032	98.054	1,44	1,48	63.735	18.140	12.747	2.942	490
2033	99.035	1,44	1,48	64.373	18.321	12.875	2.971	495
2034	100.025	1,44	1,48	65.016	18.505	13.003	3.001	500
2035	101.025	1,44	1,48	65.666	18.690	13.133	3.031	504
2036	102.035	1,44	1,48	66.323	18.876	13.265	3.061	510
2037	103.055	1,44	1,48	66.986	18.550	12.882	4.122	515
2038	103.055	1,44	1,48	66.986	18.550	12.882	4.122	515
2039	103.055	1,44	1,48	66.986	18.550	12.882	4.122	515
2040	103.055	1,44	1,48	66.986	18.550	12.882	4.122	515
2041	103.055	1,44	1,48	66.986	18.550	12.882	4.122	515
2042	103.055	1,44	1,48	66.986	18.550	12.882	4.122	515
1.877.355				1.220.282	349.966	242.807	54.915	9.385

Im **Anhang 21** ist die durch die Wagener & Herbst Management Consultants GmbH Potsdam erarbeitete „Fortschreibung Prognose der Umschlagmengen für das geplante KV-Terminal Riesa“ beigefügt. Dieses Dokument enthält zusätzliche Erläuterungen. Es dokumentiert die dem Vorhaben „Neubau eines KV-Terminal im Hafen Riesa, Alter Hafen“ zugrunde liegende Prognose der Umschlagmengen, insbesondere die Prognose zur Nutzung der Binnenschifffahrt. Beispielhaft sind die Ladungspotenziale und KV-Relationen sowie die Potenziale für weitere Verkehrsverbindungen von und nach Riesa zu nennen. Die in dieser 2.Fassung dieses o. g. Dokumentes seinerzeit ab dem Jahr **2022** angenommenen Umschlagsmengenentwicklungen sind **auch** aufgrund der auch jetzt noch aktuell geltenden Markt- bzw. Ausgangsbedingungen auf das Jahr nach der Inbetriebnahme, also ab **2023** bis **2042**, prognostizierbar (**Tabelle 2**).

3 Vergleich der Planungsvarianten

Als alternative Planungsvarianten wurden der Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite des Hafens sowie die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite im Bereich „Neuer Hafen“ untersucht. Die Prüfung umfasste sowohl die Standortmindestanforderungen (geforderte Umschlagskapazität von mindestens 100.000 TEU/Jahr; 3-Schichtbetrieb; Trimodalität) als auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens an den jeweiligen Standorten.

3.1 Standortmindestanforderungskriterien

Als mögliche Standorte für die Errichtung des neuen Terminals im Hafen Riesa wurden die nachfolgend genannten Varianten untersucht (**Ordner 2: Planteil → „Standortvarianten“**).

1. Ausbau des bestehenden Terminal auf der Nordseite „Neuer Hafen“
2. Bau eines neuen KV-Terminals auf der Südseite „Neuer Hafen“
3. Bau eines neuen KV-Terminals auf der Südseite „Alter Hafen“

Für diese drei o. g. Varianten wurden die nachfolgend aufgeführten Standortmindestanforderungskriterien festgelegt.

- a) geforderte Umschlagkapazität mindestens 100.000 TEU/Jahr
- b) 3-Schichtbetrieb
- c) Trimodalität

Andere in den Beteiligungsverfahren von Dritten vorgeschlagenen Alternativstandorte sind nicht weiter verfolgt worden, da diese die Einbeziehung des Transportträgers Binnenschiff und damit die verfolgte Trimodalität des Vorhabens nicht gewährleisten können.

Variante 1: Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite „Neuer Hafen“

- a) Wesentlicher Standortnachteil ist die nicht erweiterungsfähige Gleisanlage (**Bilder 2 und 3**). Damit können pro Jahr maximal 33 Tsd. TEU bahnseitig abgefertigt werden. Die geforderte Umschlagkapazität von 100.000 TEU/Jahr wird nicht erreicht.
- b) An diesem Standort ist wegen der unmittelbaren angrenzenden Wohnbebauung die Betriebszeit auf 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr begrenzt. Ein dreischichtiger Terminalbetrieb ist nicht möglich.
Die schallschutzbezogenen Ermittlungen im Zusammenhang mit der Änderung des Betriebs auf der Hafennordseite im Fall der Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals auf der Hafensüdseite „Alter Hafen“ haben zudem gezeigt, dass es bei der geplanten Steigerung der Umschlagskapazität voraussichtlich auch zu erheblichen Lärmkonflikten mit den benachbarten Wohnnutzungen kommen würde.
- c) Der trimodale Anschluss ist vorhanden.

Variante 2: Bau eines neuen KV-Terminals auf der Südseite „Neuer Hafen“

- a) Die mögliche Terminalfläche ist westlich durch eine Lagerhalle und östlich durch einen Anlagenbetrieb eingeschlossen. Die Gesamtlänge des Terminals beträgt ca. 330 m. Es sind zwei Gleise mit einer Länge von je 330 m für das Terminal nutzbar. Eine Erweiterung der Gleisanlage ist nicht möglich. Wie in Variante 1 können damit maximal 33 Tsd. TEU/Jahr bahnseitig abgefertigt werden. Die geforderte Umschlagkapazität von 100.000 TEU/Jahr wird nicht erreicht.

- b) Um die Genehmigungsfähigkeit für einen dreischichtigen Anlagenbetrieb herzustellen, wäre laut Lärmprognose, **mindestens** eine 8 m hohe Lärmschutzwand zur Grundstücksgrenze an der Paul-Greifzu-Straße notwendig. **Die schallschutzbezogenen Ermittlungen im Zusammenhang mit der Änderung des zugelassenen Betriebs der Firma Scholz Recycling GmbH im Fall der Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals auf der Hafensüdseite „Alter Hafen“ belegen zudem, dass die Einhaltung der Immissionsrichtwerte an den benachbarten Wohnnutzungen südlich der Paul-Greifzu-Straße bei der beabsichtigten Umschlagskapazität in der Variante 2 auch bei der Errichtung der vorstehend genannten Lärmschutzwand, wenn überhaupt, nur sehr schwer und voraussichtlich nur durch weitere erhebliche Betriebsbeschränkungen zu realisieren wäre.**
- c) Der trimodale Anschluss ist vorhanden.

Variante 3: Bau eines neuen KV-Terminals auf der Südseite „Alter Hafen“

- a) Die mögliche Terminalfläche hat eine Gesamtlänge von 540 m. Auf dem Terminal können 6 Ladegleise mit einer Länge von bis zu je ca. 420 m errichtet werden. Bahnseitig ist damit der Umschlag von bis zu 100.000 TEU/Jahr möglich. **Die mittel- bzw. langfristig geplante Umschlagskapazität von bis zu 100.000 TEU/Jahr können in der Variante 3 auch unter den Bedingungen des eingeschränkten Nachtbetriebes gemäß der 1.Tektur der Antragsunterlagen ohne Weiteres erreicht werden.**
- b) Am Standort „Alter Hafen“ ist der Dreischichtbetrieb möglich. In den Nachtstunden ist das Betreiben auf einen Containervollportalkran eingeschränkt. **Um auch den außerplanmäßigen und zusätzlichen logistischen Anforderungen von regionalen Kunden (z.B. Wacker Chemie AG, Kronospan GmbH) zu entsprechen, ist dieser zwingend notwendig und daher grundsätzlich sicherzustellen.**
- c) Der trimodale Anschluss ist vorhanden.

Variantenvergleich:

Da die definierten Anforderungen für die Lage des neu zu errichtenden Terminals in den Varianten 1 und 2 nicht erfüllt, demgegenüber jedoch in Variante 3 alle geforderten Kriterien möglich sind, ist dieser Variante 3 hinsichtlich der Standortmindestanforderungskriterien bei der Umsetzung des Vorhabens der Vorzug zu gewähren. Die entsprechenden Grundstücke liegen in der Gemarkung Gröba der Stadt Riesa im Freistaat Sachsen (**Anhang 1 → Auszug aus dem Liegenschaftskataster v. 27.01.2020**).

3.2 Standortumweltverträglichkeit ¹

Entscheidungserheblich sind neben den Standortmindestanforderungskriterien auch die Kriterien der Standortumweltverträglichkeit. Für das Vorhaben wurde durch das Büro ROGGAN Landschaftsarchitektur Dresden eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt (**Ordner 3, Register 1**). Ein Teil dieser Untersuchungen galt der vergleichenden Betrachtung der drei vorgenannten Standorte.

¹ Abschnitt aus Erläuterungsbericht (S. 17 bis 20 → Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen, Stand: Mai 2015) übernommen, **jedoch im Ergebnis weiterer zusätzlicher Planunterlagen für die 2.Tektur ergänzt und Layoutanpassungen (z.B. Seitenumbrüche und Trennung Tabelle 3) vorgenommen (ROT)**

Diese Variantenanalyse erfolgte nach Maßgabe des § 2 Abs. (1) UVPG unter Berücksichtigung relevanter Kriterien der nachfolgend genannten Schutzgutebenen:

- Naturhaushalt: Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt
- Naturhaushalt: Boden/Grund- und Oberflächenwasser
- Mensch: Klima/Lufthygiene
- Mensch (Wohnen/Erholung): Störungspotenzial durch Schall, Licht und Vibrationen
- Mensch (Wohnen/Erholung): Orts- und Landschaftsbild
- Mensch (Kultur- und Sachgüter): Denkmalsbereich, Archäologie

Die Ergebnisse dieser Standort- bzw. Variantenanalyse werden hier zusammenfassend wiedergegeben. In der **Tabelle 3** (Seite 20 und 21) sind zunächst die variantenspezifischen Ausprägungen für jene Kriterien zusammengestellt, die Unterschiede zwischen den Varianten aufweisen. Hierzu werden die folgenden Erläuterungen gegeben (vgl. auch **Ordner 2: Planteil → „Standortvarianten“**).

Variante 1

Das Profil der Variante 1 gibt bei mehreren Kriterien (Immissionsrisiken, verkehrsbedingte Beeinträchtigungen, Wohnstandort-Exposition, Lärmschutzaufwand i. V. m. dem Ortsbildkonflikt) Hinweise auf Beeinträchtigungen, die durch die beiden anderen Varianten vermieden werden können. Die Neu-Versiegelung ist gegenüber den Varianten 2 und 3 zwar nur etwa halb so hoch; dies kann angesichts der Flächendynamik und Gebietsentwicklung im Hafen- und Gewerbegebietsumfeld aber kein ausschlaggebendes Argument sein, da auf mittlere und vor allem lange Sicht alle Flächen im Sondergebiet Hafen Riesa bis auf wenige Abstandsgrünstreifen versiegelt sein werden.

Die Variante 1 kann deshalb aus den weiteren Überlegungen ausgeschlossen werden, die Varianten 2 und 3 sind näher zu betrachten.

Varianten 2 und 3

Immissionen

Beim Vergleich der Varianten 2 und 3 fällt zunächst der deutliche Unterschied zu Gunsten der Variante 2 bei der pauschalen Bilanzierung der Immissionsrisiken (175 m-Wirkzone) ins Auge. Bei dieser Betrachtung sind Lärmschutzwände, wie für Variante 3 bereits geplant (**Ordner 2: Planteil → „Tektur zum Übersichtslageplan“**), noch nicht berücksichtigt. Der Vorteil der Variante 2 schwindet unter diesem Aspekt erheblich, denn auch sie benötigt eine Lärmschutzwand, und zwar in gut 3-facher Größe – städtebaulich schwer vorstellbar und nur mit einem raffinierten Rahmenkonzept für die Ortslage möglich.

Bei den externen Effekten durch LKW-Verkehr liegen beide Varianten gleichauf.

Wohnumfeld

Der Variante 3 gegenüber liegt ein seit dem Abschluss der Arbeiten an der neuen Kaimauer im Frühjahr 2013 relativ störungsarmes Beziehungsfeld zwischen Altem Hafen und den Wohnstandorten Kirchstraße, das bei Realisierung des Vorhabens erheblich störend verändert wird.

Für Variante 2 gilt dies entlang der Paul-Greifzu-Straße. Die Eingriffe der Variante 2 wiegen jedoch weniger schwer, da sie für die Wahrnehmung aus Wohnlagen nur auf halb so langer Strecke bestehen, in einem einschlägig vorbelasteten Stadtraum stattfinden und Erholungsfunktionen im Wohnumfeld geringer zu bewerten sind. Der Konflikt ist aber überlagert mit der ortsbildlichen Wirkung der hier erforderlichen Lärmschutzwand, sodass auch hinsichtlich des Wohnumfeldes die Vorzüge der Variante 2 schwinden.

Tabelle 3: Variantenvergleich (für variantenspezifisch abweichende Ausprägungen)

Kriterien	Variante 3	Variante 2	Variante 1
Immissionsrisiken im 175m-Umkreis in ha ¹⁾	9,39	5,86	9,05
zunehmende LKW-Verkehrsbelastung an Wohnstandorten > B169	Verkehrslenkung: Uttmannstraße / H.-Schönberg-Straße	wie Variante 3	Mühlweg / Strehlaer Str. + Brücke; anschl. Verkehrslenkung > P.-Greifzu-Str., dann weiter wie Varianten 1 + 2
Konfliktstrecken in m	200	200	420 + 200
Lenkungsineffizienz in m ²⁾	0	0	170
Exposition Wohnen ³⁾	70/160 – 600 m 60/130 – 150 m	50/80 – 300 m	100/130 – 600 m
Vorbelastung ⁴⁾	nur 50 m westlich (Strehlaer Brücke)	gleiche Länge	gleiche Länge
Exposition wohnungsnahe u. a. Erholungsfunktionen ³⁾	50/100 – 600 m 140/180 – 100 m	50/80 – 300 m geringes Erholungspotential	100/130 – 600 m geringes Erholungspotential
Vorbelastung ⁴⁾	nur 50m westlich (Strehlaer Brücke)	gleiche Länge	gleiche Länge
Legende	Vorzug	keine klar quantifizierbaren Vorzüge	Nachteil

¹⁾ Immissionsrisiken für Wohn- und Mischgebiete im 175m-Umkreis durch Schall, Licht und Vibrationen (ohne Berücksichtigung der Lärmschutzwand für Variante 3)

²⁾ zusätzliche Streckenlänge mit erhöhter LKW-Belastung bei Ignorierung der Lenkungshinweise

³⁾ gering verstellte bis völlig freie Sichtbeziehung zwischen exponierter Wohnnutzung und Portalkranaktivitäten: Entfernung min./max. – Länge

⁴⁾ erheblich vorbelastete Situation durch Straßenverkehr und gewerbliches Umfeld; insofern geringere Wertung der Beeinträchtigung

Fortsetzung Tabelle 3: Variantenvergleich (für variantenspezifisch abweichende Ausprägungen)

Kriterien	Variante 3	Variante 2	Variante 1
Ortsbildbeeinträchtigung durch Lärmschutzwände ⁵⁾	95 / 130 m (Lauchhammerstraße)	350 / 450 m (P.-Greifzu-Straße)	600 / 700 m (Mühlweg)
Vorbelastung ⁶⁾	gleiche Länge	gleiche Länge	gleiche Länge
Versiegelung in ha	3,4	ähnlich Variante 3	unter 1,5
Biodiversität ⁷⁾	mittel	gering	sehr gering
Vernetzung ⁸⁾	gut	gering	sehr gering
Hochwasserschutz ⁹⁾	günstig	sehr ungünstig	ungünstig
Legende	Vorzug	keine klar quantifizierbaren Vorzüge	Nachteil

⁵⁾ Beeinträchtigung des Ortsbildes bzw. des Straßenraumes durch Lärmschutzeinrichtungen mit Höhen bis zu 6 und 8 m: Länge Wand / Länge Wirkraum

⁶⁾ Vorbelastungen des Ortsbildes durch angrenzende Gewerbe-, Lager- und Brachflächennutzung in m

⁷⁾ nach Maßgabe des Anteils von Ruderalflächen und vorhandenen bzw. angrenzenden Gehölzflächen

⁸⁾ Vernetzung zu natürlich geprägten hochwertigen Biotopkomplexen

⁹⁾ Kosten und Zumutbarkeit für Kaimauer- und Geländeanhebung sowie Versiegelung

Biotopqualität

Bei der Betrachtung der Verluste an Ruderalflächen und Habitatqualitäten, wo die Variante 3 erheblich schlechter abschneidet, ist zu berücksichtigen, dass die Standortbewertung über eine aktuelle Begehung 2014 in Verbindung mit der Luftbild-Kartierung 2012 einer Momentaufnahme entspricht. Sie spiegelt die Geschichte der Flächen und die damit verbundenen Erwartungen nur unzureichend wider. Hier ist ein zeitlicher Rahmen anzulegen: Zur Bauzeit der neuen Kaimauer 2011 bis 2013 waren größere Teile als Lager und Verkehrsflächen beansprucht und die Flächenqualitäten vor dieser Zeit, als dort Güterumschlag mit älterer Kramtechnik abgewickelt wurde, lässt sich heute nicht mehr belegen.

Die Bewertung muss hier flexibel bleiben: Die sogenannten Ruderalflächen sind in der Regel junge Sukzessionsflächen, die gleichwohl für spezielle – darunter auch viele schutzwürdige – Arten Lebensraum bieten. Sie sind nur unter bestimmten Rahmenbedingungen als selten und wichtig anzusprechen, und sind zudem leicht wiederherstellbar. Insofern bildet der Vorzug der Variante 2 durch den niedrigeren Ruderalflächenanteil kein hochgewichtiges und ausschlaggebendes Argument – zumal auch die größeren Rohbodenflächen auf dem Gelände der Variante 2 – bei näherer Betrachtung - durchaus einen ebenbürtigen Biotopwert haben können. **Dies belegen auch die Ergebnisse der Ermittlungen zu den im Untersuchungs-**

raum vorhandenen Zauneidechsen. Die durch die Vorhabenträgerin beauftragte Fachgutachterin hat im Bereich der Gleisanlagen „Neuer Hafen“ bei ihren Begehungen Exemplare aufgefunden, im Bereich „Alter Hafen“ hingegen nicht (s. **Ordner 5, Register 3 → S. 18**, dort **Abschnitte 4.1 bis 4.3** in „Erfassung Zauneidechse (*Lacerta agillis*) 2019 (Fortschreibung Erfassung Zauneidechse (*Lacerta agillis*) 2018)“; (Ingenieurbüro Karla Nippgen Radebeul u. ff. 34U GmbH Kesselsdorf; **Stand: November 2019**)).

Versiegelung / Hochwasserschutz

Mit den gestiegenen Anforderungen an den Boden- und Gewässerschutz ist für Flächen mit Gefahrgutumschlag oder intensiver verkehrlicher Nutzung die Versiegelung als Voraussetzung für getrennte Entwässerung geboten. Die beiden Varianten unterscheiden sich hier kaum. Auch die Altlastenproblematik setzt keine deutlich verschiedenen Akzente.

Die primär der Minimierung der Altlasten-Mobilisierungsrisiken durch Gründungs- u. a. Tiefbauarbeiten geplante Höherlegung des Terminal-Geländes – sie dient auch Hochwasserschutzzwecken - ist bei Variante 3 aber mit dem deutlich besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichbar.

Ergebnis Variantenanalyse Umweltverträglichkeit

Die Variante 2 zeigt mehrere, aber kaum gewichtige Vorzüge. Prekär ist der Konflikt Wohnumfeld vs. Gewerbe/Hafen der Variante 3. Hier werden umfangreiche Maßnahmen zum Sichtschutz und zur Wohnumfeldaufwertung für die Wohnlagen im Dorf Gröba erforderlich – im Wesentlichen die Pflanzung und Pflege von Gehölzen. Variante 2 bietet - ohne nähere Betrachtung - etwas bessere Möglichkeiten, einen solchen Konflikt an der Paul-Greifzu-Straße städtebaulich zu lösen (Straßenraum-Neugestaltung). Solche Maßnahmen sind jedoch teuer und kostenseitig schwer zurechenbar. Zudem wäre mit deutlich höheren technischen Aufwendungen für die Niveauanhebung der Gleisanlagen und der Kranbahnen, einschließlich des gesamten Umschlagbereiches auf Seiten der Variante 2 zu rechnen.

Ein klarer Vorzug für eine der Varianten 2 und 3 ist auf der Ebene dieser Betrachtungen nicht festzustellen.

3.3 Vorzugsvariante ²

Im Ergebnis der Querschnittsbewertung der drei Standortvarianten lässt sich feststellen, dass die technisch-logistischen Aspekte eindeutig für die Variante 3 sprechen. Aus der umweltseitigen Betrachtung der drei Standorte haben sich keine gewichtigen Gründe gegen diese Variante ergeben.

² Abschnitt aus Erläuterungsbericht (S. 20 → Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen, Stand: Mai 2015) übernommen

4 Bestandsbeschreibung und Allgemeinbeschreibung der Baumaßnahme

4.1 Bestandsbeschreibung auf dem Vorhabengrundstück

Das Gelände des geplanten KV-Terminals wird optisch durch die Hafenbrücke getrennt (**Bild 4 u. Planteil → Ordner 2 → „Tektur zum Übersichtslageplan“**).



Bild 4: Luftaufnahme (oben) und Baufeld KV-Terminal Hafen Riesa

Quelle Luftaufnahme: R. Micknaß Dresden

Die für den Neubau des KV-Terminals vorgesehenen Flächen sind zwischen dem Hafenbecken im Norden und der Paul-Greifzu-Straße, der internen Hafenanbindung von der Einmündung Lauchhammer Straße 38 sowie dem Gelände des bereits vorhandenen Containerservicebereiches mit Funktionshalle und Containerstellflächen im Süden gelegen (**Tektur zum Übersichtslageplan**).

Eine bereits bestehende Hafenanbindung an der Lauchhammer Straße 38 wird zurzeit und auch zukünftig durch die Fahrzeuge, welche den Containerservicebereich sowie die Düngemitteltanks bzw. die vorhandene Lagerhalle 1 und deren Umfeld als Ziel haben, genutzt. Des Weiteren ist diese Anbindung in das Brandschutzkonzept als Zu- bzw. Abfahrt für die Feuerwehrfahrzeuge integriert.

In östlicher Richtung wird das Vorhabengrundstück durch den die interne Hafenstraße abschließenden Wendehammer und das Grundstück der Großen Kreisstadt Riesa begrenzt, auf dem die drei Düngemittelsilos der Beiselen GmbH Ulm zur Lagerung von Ammonnitrat-Harnstoff-Lösung (AHL) betrieben werden (vgl. **Planteil, Ordner 2, Tektur zum Lageplan 4, Zeichnungsnummer 2.5.4-1 → Tank 1 bis 3**). Die vorhandenen Silos werden über Güterzüge auf der oben erwähnten Güterbahnstrecke beladen. Die Entladung erfolgt mit speziellen LKW-Tankwagen bzw. Traktoranhängern über die interne Hafenstraße. Sowohl die interne Hafenstraße als auch die Düngemittelsilos liegen außerhalb des Vorhabengrundstücks.

Östlich der Hafenbrücke befinden sich zurzeit diverse Schuppen und Werkstätten. Zudem sind entlang des Hafenbeckens Bahngleise gelegen, über die derzeit der An- und Abtransport zu den Düngemittelsilos erfolgt.

Die frühere Gleisanbindung über das sog. ehemalige Muskator-Gleis östlich des Vorhabengrundstücks ist zwar noch vorhanden, jedoch nicht mehr in Betrieb und ohne umfangreiche Instandhaltungsmaßnahmen auch nicht nutzbar.

Auf dem westlich der Hafenbrücke gelegenen Teil des Vorhabengrundstücks befindet sich zurzeit ein Verwaltungsgebäude der SBO GmbH.

Das Vorhabengrundstück wird südlich durch die Paul-Greifzu-Straße und in nordwestlicher Richtung durch die „Scholz Recycling GmbH“ begrenzt.

Südlich des Vorhabengrundstücks sind teilweise zu Wohnzwecken genutzte Gebäude gelegen (**Bild 5**).

Eine auf dem westlichen Teil des Vorhabengrundstücks durch die Asphalt & Recycling Dresden GmbH betriebene Betonmischanlage wurde infolge Kündigung des Mietvertrages bereits zurückgebaut (**Bild 5**).



Bild 5: Luftaufnahme westlicher Bereich Hafen Riesa

Bildquelle: R. Micknaß Dresden

Die Gesamtfläche des Vorhabengrundstücks beträgt ca. 6 ha. Die zugehörigen Grundstücksflächen sowie die interne Erschließungsstraße befinden sich im Besitz der SBO GmbH (**Anhang 2**).

Für einige Flurstücke sind im Grundbuch beschränkte persönliche Dienstbarkeiten in Form von Leitungsrechten sowie Geh- und Fahrtrechten eingetragen. Rechteinhaber sind die Stadt Riesa, die Stadtwerke Riesa GmbH, die ESAG Energieversorgung Sachsen Ost AG, der Zweckverband Abwasserbeseitigung Oberes Elbtal und die Deutsche Telekom AG.

Für das Grundstück, auf dem westlich der Hafenbrücke u. a. der LKW-Parkplatz geplant ist, ist im Grundbuch eine persönliche Dienstbarkeit in Form eines Photovoltaikanlagenrechts für die Julist GmbH & Co. KG aus Forst (Lausitz) eingetragen.

Da es sich bei dem Vorhaben um den Neubau eines KV-Terminals auf einer bereits industriell bzw. gewerblich genutzten Fläche handelt, ist bei Vorhabenrealisierung nur mit geringfügigen Eingriffen in Natur und Landschaft zu rechnen.

4.2 Allgemeinbeschreibung der Baumaßnahme

Räumlich lässt sich das Vorhaben in einen offenen Bereich vor dem Gate (Zu-/Ausfahrtsbereich westlich der Hafenbrücke) sowie das umzäunte KV-Terminal (östlich der Brücke) gliedern.

Für den Zu- und Ausfahrtsbereich westlich der Hafenbrücke erfolgten im Ergebnis der Ausführungen in den Stellungnahmen resp. Einwendungen und im Rahmen der Erörterungstermine zu den **Planfeststellungsunterlagen (Stand: Mai 2015)** Umplanungen. Insbesondere sind nunmehr für die Tagzeit (6:00 bis 22:Uhr) und für die Nachtzeit (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) unterschiedliche Zu- bzw. Ausfahrten vorgesehen (**Tektur zum Übersichtslageplan**). Zur Tagzeit erfolgt die Ein- bzw. Ausfahrt in bzw. aus dem KV-Terminal am Knotenpunkt Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße (**Tektur zum Übersichtslageplan**). Damit an diesem Knotenpunkt zur Nachtzeit keine Ein- bzw. Ausfahrten von LKW erfolgen, ist hier die Installation einer Toranlage vorgesehen. Nachts (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) nutzen die LKW die bereits vorhandene, jedoch im Rahmen des Vorhabens anzupassende Ein-/Ausfahrt am Grundstück Paul-Greifzu-Straße 4. Die zur Nachtzeit erfolgenden Ein- und Ausfahrten werden über eine Schrankenanlage geregelt. Die entsprechenden Schleppkurvennachweise für die Tages- bzw. Nachtzu-/ausfahrten sind im **Planteil, Ordner 2**, einsehbar.

Die Tageszu- bzw. -ausfahrt des KV-Terminals befindet sich am Knotenpunkt Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße (**Tektur zum Übersichtslageplan**). Die von diesem Knotenpunkt ausgehende Ein- bzw. Ausfahrt mündet nach etwa 140 m Entfernung von der Toranlage in einen LKW-Parkplatz.

Der südlich des LKW-Parkplatzes bereits vorhandene und durch SBO-Personal sowie Besucher genutzte PKW-Parkplatz wird angepasst, so dass dieser über die Nachzufahrt Paul-Greifzu-Straße 4, unmittelbar vor der Schrankenanlage links abbiegend erreichbar sein wird. Für das KV-Terminal sind keine PKW-Parkplätze geplant und nicht notwendig.

In unmittelbarer Nähe des LKW-Parkplatzes befindet sich ein ehemaliges Mietshaus, welches 2015 zu einem Containerverkehrabfertigungsgebäude umfunktioniert wurde (**Bild 6 → Paul-Greifzu-Straße 4 → Tektur zum Übersichtslageplan**). Hier werden sich die Sanitär-räumlichkeiten für das Terminalpersonal und die LKW-Fahrer(innen) befinden. Außerdem werden hier die Umschlagsdisposition durchgeführt und sämtliche logistischen Umschlagsprozesse koordiniert. Der Umbau und die Nutzungsänderung des Gebäudes sind bereits in einem separaten Verfahren durch die Bauaufsicht genehmigt worden.



Bild 6: Containerverkehrabfertigungsgebäude im Hafen Riesa, Paul-Greifzu-Straße 4

Das neue KV-Terminal wird als trimodales Terminal ausgeführt. Die drei Transportmittel werden mit Hilfe von zwei schienengebundenen Portalkränen bedient. Hierbei befinden sich unter den Portalkränen Schiffsanlegestellen, Gleise, eine Be- und Entladespur für LKW sowie Containerstellflächen. Diese Flächen werden flüssigkeitsdicht ausgebildet, sodass der Umschlag von Gefahrstoffen und wassergefährdenden Stoffen nach Wasserhaushaltsgesetz (WHG) möglich ist. Die geplante Ausführung der Umschlagflächen entspricht den Anforderungen der seit 1. August 2017 rechtskräftigen Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV).

Die südlich des Umschlagbereichs gelegene Fläche wird aus weitgehend wasserdichtem Industrieasphalt ausgeführt. Im Anschluss daran befindet sich weiter südlich eine Containerstellfläche, welche 2015 zusammen mit dem „Neubau einer Funktionshalle mit Verkehrsanlagen für den Containerservicebereich im Hafen Riesa“ in einem separaten Baugenehmigungsverfahren zugelassen worden ist. Gegenwärtig wird die Funktionshalle und der Containerservicebereich für den Containerumschlag am bestehenden Terminal nördlich des Hafenbeckens genutzt. Die Nutzung umfasst den Umschlag und das Abstellen von Leercontainern sowie die Bewegung der Container mit Hilfe von Reachstackern. Diese Nutzung wird nach der Inbetriebnahme des Vorhabens fortgesetzt und den Umfang der Nebenbestimmungen der Baugenehmigung nicht überschreiten. Dementsprechend ist diese Fläche nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens (**Tektur zum Übersichtslageplan**).

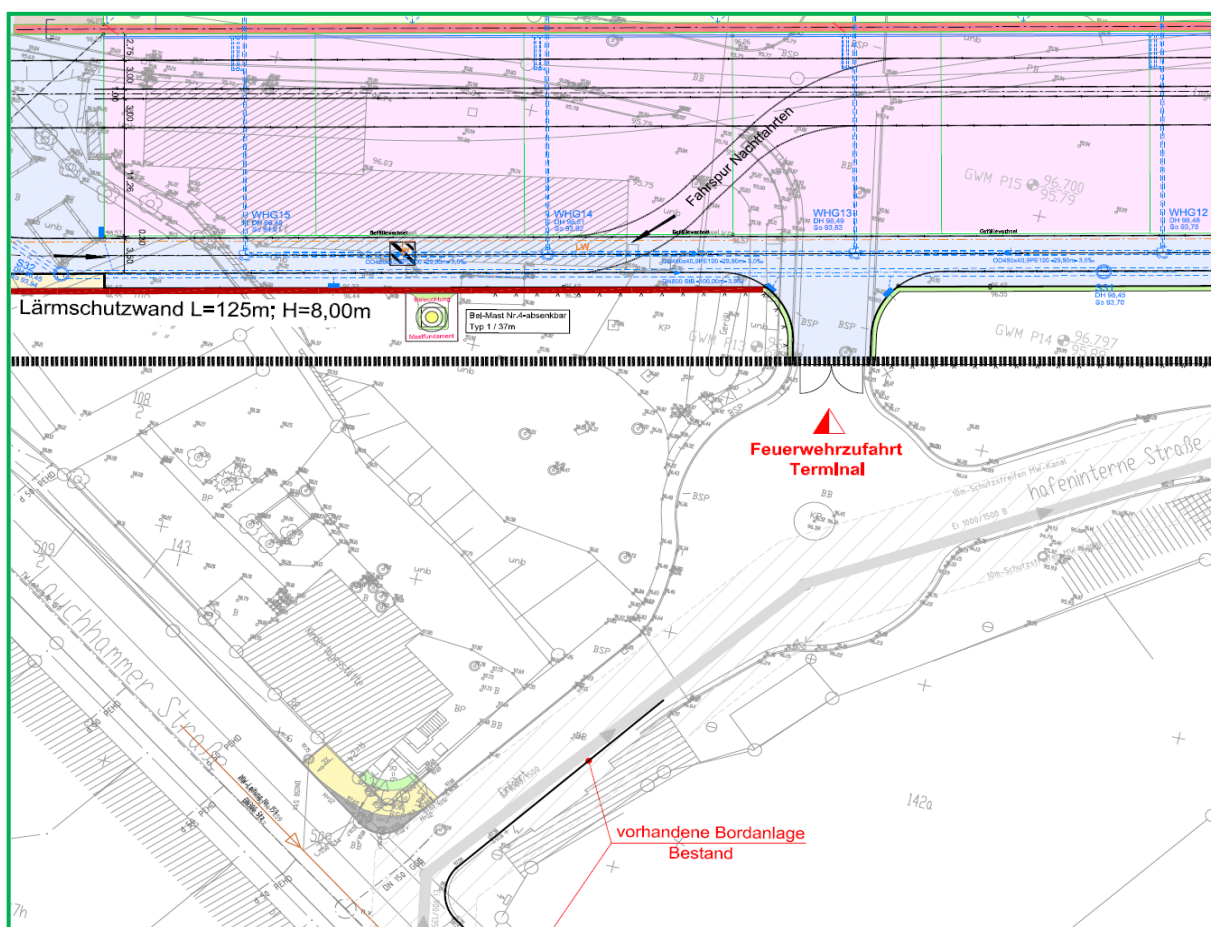
Zur Ver- und Entsorgung des KV-Terminals sind Trink- und Löschwasserleitungen, eine Stromversorgung für alle elektrotechnischen Anlagen einschließlich der Außenbeleuchtung (Lichtpunkthöhe bis 37 m) und Regen- und Schmutzwasserkanäle vorgesehen. Die Löschwasserversorgung erfolgt über ein Löschwasserpumpwerk aus dem Hafenbecken.

Das KV-Terminal erhält als Einfriedung eine außen liegende Umzäunung, bestehend aus einem Stabgitterzaun (mindestens 2,5 m hoch inkl. Übersteigenschutz). Zusätzlich sind verschiedene Toranlagen und die Errichtung einer Schallschutzwand vorgesehen.

Der Baubeginn für das Vorhaben ist für **2021** vorgesehen. Bei günstig verlaufendem Baufortschritt werden das Bauende und damit die Inbetriebnahme des KV-Terminals nach einer Bauzeit von ca. 15 Monaten erwartet. Nach der Errichtung des Vorhabens soll das KV-Terminal wie folgt genutzt werden:

Über die Paul-Greifzu-Straße gelangen die LKW zunächst zu einem asphaltierten LKW-Parkplatz mit 23 Stellplätzen, auf dem die ankommenden LKW abgestellt werden. Die Fahrer(innen) melden sich im Containerverkehrsabfertigungsgebäude (ehemaliges Wohnhaus, dessen Umbau und Nutzungsänderung nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sind) an. Die Fahrer(innen) erhalten die notwendigen Papiere und Anweisungen und fahren anschließend bis zur Schranke der Toranlage West vor. Hier soll auf der Mittelinsel zwischen Ein- und Ausfahrt ein Gategebäude errichtet werden, das einen Raum zzgl. Sanitäreinrichtungen beinhaltet. Vom Gategebäude bzw. von dessen Bereich aus werden alle mittels LKW ein- und ausgehenden Container sowohl hinsichtlich ihrer Daten kontrolliert als auch ihres Zustandes (z.B. Beschädigungen nach IICL Container-Checkrichtlinien) gecheckt. Gefahrgutkontrollen, Zollgutkontrollen und die Bewachung des Terminals in der Nacht (ISPS-Code

zum Schutz von Kundeneigentum vor terroristischen Angriffen) sind weitere Funktionsbereiche des Gategebäudes. Die LKW fahren anschließend in den Terminalbereich mit der Terminalfläche zu den für den Umschlag und zur Zwischenabstellung auf Stellplätzen für Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs (durchschnittlicher Wert mit 1 Ladeeinheit \approx 1,5 TEU; bei 4-lagiger Nutzung). Dabei befahren sie die zum Umschlag und Abtransport notwendigen Verkehrsflächen für LKW. Nach der Andienung durch den Containervollportalkran verlassen die LKW die Umschlagfläche über die an der südlichen Kranbahn vorbeiführende Fahrspur in westliche Richtung. Für die Nachtzeit (22.00 bis 6:00 Uhr) wurde die Fahrtstrecke für die Ausfahrt der LKW zur Reduzierung von Schallimmissionen südlich des KV-Terminals an die Lärmschutzwand verlegt und so in schallschutzrechtlicher Hinsicht optimiert (**Planauszug 1** bzw. **Planteil, Ordner 2, Tektur zum Lageplan 2, Zeichnungsnummer 2.5.2-1**). Eine vergleichbare Verlegung in der Tagzeit ist schon aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Tagzeit nicht realisierbar.



Planauszug 1: Lärmschutzmaßnahme „Optimierter LKW Fahrweg Nachtausfahrten“

Quelle: duisport consult GmbH

Nach einer kurzen Kontrolle an der Toranlage West verlassen die LKW das Vorhabengrundstück nach Passieren der Ausfahrtschranken und des LKW-Parkplatzes am nördlichen Rand wieder über die Paul-Greifzu-Straße in den öffentlichen Verkehrsraum. Zur Tagzeit erfolgt dies über den Knotenpunkt Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße. Nachts wird mittels entsprechender Beschilderung und ergänzend durch Anweisungen des KV-Terminalpersonals eine Verkehrslenkung über die Lauchhammerstraße umgesetzt (**Planauszug 2** bzw. **Planteil, Ordner 2, Beschilderungs- und Markierungsplan (Terminal- ein-/ausfahrten), Zeichnungsnummer 2.14.1**)

Quellen: duisport consult GmbH, www.fahrschule-123.de

Für den Hallenteilrückbau **der Kaltlagerhalle 1** wurde ein Baugenehmigungsverfahren durchgeführt und eine Baugenehmigung erteilt (**Anhang 20**). Am 17.10.2017 wurde bei der Stadtverwaltung Riesa, Untere Bauaufsicht, die Verlängerung der Baugenehmigung um weitere zwei Jahre gemäß § 73 Absatz (2) Satz (1) SächsBO beantragt (**Anhang 20**). Mit Schreiben vom 06.11.2017 wurde der Antragseingang bestätigt und mitgeteilt, dass die Prüfung nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfolgt (**Anhang 20**). Da sich jedoch im Ergebnis der Stel-

lungen aus dem Scopingverfahren infolge anderer LKW-Fahrspurführung Umplanungen in der Rückbaulänge für diese **Kaltlagerhalle 1** ergeben haben, **wäre** hierzu zum gegebenen Zeitpunkt eine Tektur vorzunehmen **gewesen**.

Die Nutzung des erhaltenen Teils der **Kaltlagerhalle 1** **wurde ursprünglich** dem Containerservicebereich zugeordnet, sodass diese **bis dato** nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens **war**.

Der Status zum Baugenehmigungsverfahren für den Hallenteilrückbau der Kaltlagerhalle 1 endete jedoch mit dem o.g. Schreiben der Unteren Bauaufsicht der Stadtverwaltung Große Kreisstadt Riesa vom 06.11.2017. Deshalb nimmt die Vorhabenträgerin mittlerweile an, dass die seinerzeit erteilte Baugenehmigung vom 05.12.2012, einschließlich der Verlängerungsgenehmigung vom 16.10.2015, erloschen ist.

Die Vorhabenträgerin beantragt daher die Einbeziehung der entsprechend erforderlichen Teilrückbaumaßnahmen als eine weitere Teilmaßnahme in das hiesige Planfeststellungsverfahren. Hinsichtlich der natur- und artenschutzrechtlichen Belange sowie der dazu erstellten Gutachten resp. der anderen Planunterlagen sind infolge der Einbeziehung dieser Teilrückbaumaßnahmen für diese Kaltlagerhalle 1 in das hier behandelte Planfeststellungsverfahren keine neuen Betroffenheiten gegeben. Diese Teilrückbaumaßnahmen wurden bei der Erstellung aller bisherigen Planunterlagen berücksichtigt. Beispielhaft sind die Ermittlung des Retentionsraumverlustes (s. **Ordner 4, Register 1 → S. 12, Tab. 4.1: Bilanzierung Retentionsraumverlust**) und die Baulärmprognose (s. **Ordner 9, Register 7 → S. 6 und Anlage 2.0**) zu nennen.

Im **Ordner 9, Register 9**, ist das durch die INTERGEO Umwelttechnologie und Abfallwirtschaft GmbH Radeberg erstellte „**Abbruch- sowie Abfallverwertungs-/Entsorgungskonzept zum Teil- bzw. Komplettrückbau von 2 Hallen und Sozialtrakt**“ (Stand: 11.12.2014) einsehbar. Wie bereits erwähnt wurde eine dieser Kaltlagerhallen, die Halle 2, Anfang 2015 zurückgebaut. Von dieser zurückgebauten Halle sind nur noch die Stützwand der ursprünglichen Stahlbaukonstruktion und die Bodenplatte vorhanden (s. auch **Bild 9, Seite 49**). Auch der in dieser Planunterlage behandelte Sozialtrakt wurde bereits zurückgebaut. Hiervon ist nur noch das Fundament vorhanden.

Der verbleibende Teil **der Kaltlagerhalle 1** wird nicht mehr, wie ursprünglich 2012 geplant, als Werkstatt- bzw. Containerreparaturbereich ausgelegt, sondern soll zukünftig hauptsächlich als Abstellplatz für hafenaffine Umschlaggeräte (z. B. Reachstacker) und Maschinen (z. B. Förderband) genutzt werden.

5 Sachstand Fördermittel und Baurecht

5.1 Fördermittel

Für die Durchführung der hier beschriebenen Investitionsmaßnahme ist bereits ein Zuwendungsbescheid i. H. v. $\approx 18,85$ Mio. € (Gesamtkosten lt. Antrag $\approx 24,8$ Mio. € - Stand: November 2012) durch die Wasser- und Schifffahrtverwaltung des Bundes (WSV) ergangen. Der Zuwendungszeitraum ist bis zum 31.12.2021 festgelegt. Parallel zum Planfeststellungsverfahren erfolgt die Erarbeitung eines entsprechenden Änderungsantrages, der u. a. auch Aktualisierungen der Zeit-, Kosten- und Finanzierungspläne sowie des Fördermittelabrufes beinhaltet. Diese Aktualisierungen sind notwendig, da sich im Ergebnis von Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zum hier behandelten Investitionsvorhaben Umplanungen ergeben haben. **Nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses** ist vorgesehen diesen Änderungsantrag bis ca. Ende **2020** bei der WSV einzureichen.

5.2 Verfahrensablauf

Ausgehend vom einem 1993 begonnenen Zulassungsverfahren und dem Genehmigungsverfahren nach Bundesimmissionsschutzgesetz sowie den im Rahmen dessen festgestellten Geräuschemissionswerten im Norden des Hafens (Neuer Hafen) hat die SBO GmbH einen Antrag für den „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ eingereicht. Nachfolgend werden einige Meilensteine der Vorbereitung und der Bearbeitung dieses Antrages genannt.

- 08.11.2011: Stellungnahme LK Meißen → keine BImSchG-Genehmigungsbedürftigkeit → Genehmigungserfordernis nach SächsBO bei Stadt Riesa
- 05.06.2012: Antragskonferenz
- 27.06.2012: Planungsrechtliche Beurteilung Stadt Riesa → Durchführung Bauleitplanung, hier Vorhaben- u. Erschließungsplan, mit Hinweis auf mögliche Zeitschiene (z. B. Bürgerbeteiligung, Erteilung mögl. Baugenehmigung während Planaufstellung Jan./Febr. 2013, Beschluss Durchführungsvertrag in Abhängigkeit Stellungnahmen TöB jeweils in Febr./März-Sitzung möglich)
- 03.08.2012: Antragseinreichung bei Große Kreisstadt Riesa
- 03.09.2012: Ablehnung Antrag ohne nochmalige Anhörung mit Verweis auf mehrere Termine, Stellungnahmen und sonstigen Schriftverkehr
- 11.09.2012: Widerspruch SBO GmbH

Nach der Erhebung des Widerspruchs durch die Vorhabenträgerin fanden mehrere Gespräche mit Entscheidungsträgern der Großen Kreisstadt Riesa, des Landratsamtes Meißen sowie der Landesdirektion Sachsen statt, um das zur Realisierung des Vorhabens „Neubau eines KV-Terminal im Hafen Riesa, Alter Hafen“ einschlägige Zulassungsverfahren zu ermitteln. Dabei sollte auch berücksichtigt werden, dass mit der Inbetriebnahme des dann neu errichteten KV-Terminals der jetzt am Nordufer stattfindende Containerumschlag eingestellt wird. Im Ergebnis dessen ist erwarten, dass mit der Einstellung des Containerumschlags am Nordufer eine Verbesserung der Lebensqualität der Anlieger einhergehe.

Im I.Quartal 2013 wurde mitgeteilt, dass für das Vorhaben „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Dieses Verfahren wird durch das Referat 32 der Abteilung 3 der Landesdirektion Sachsen (LDS), Dienststelle Dresden, durchgeführt. In der ersten Bearbeitungsstufe wurden eine Umweltfachplanung beauftragt und der Erläuterungsbericht sowie die Planunterlagen aktualisiert. Der bisherige Verlauf ist nachfolgend aufgeführt.

- 10.01.2013: Nach Einschätzung durch die LDS kann für den Kern des KV-Terminals (Containervollportalkräne und Gleisanlagen) das Baurecht rechtssicher nur über ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erlangt werden.
- 28.02.2013: Beauftragung Umweltfachplanung
- 07.03.2013: Abstimmung mit LDS über Inhalte projektbezogener Scoping-Unterlage
- 18.04.2013: Abstimmung mit Unterer Wasserbehörde LRA Meißen über Inhalte projektbezogener Scoping-Unterlage (Wasserrecht)
- 09.08.2013: Einreichung Scopingunterlagen
- 11.10.2013: Scopingtermin LDS
- 13.12.2013: Abstimmung mit LDS über Vorgehen und Inhalte Planfeststellungsunterlagen → Grundlage bildet Planfeststellungs-Richtlinie des Eisenbahn-bundesamtes
- 08.01.2014: Aktualisierung Planfeststellungsunterlagen (z. B. Erläuterungsbericht, Pläne, Gutachten, Konzepte, Studien, Maßnahmepläne)
- 30.12.2014: Vorstellung Entwürfe Planfeststellungsunterlagen (z. B. Erläuterungsbericht, Planspiegel) und resultierende Abstimmung mit LDS über weiteres Vorgehen und weitere erforderliche Planfeststellungsunterlagen (Grunderwerbsplan, Eingriffs-/Ausgleichsplan)

Ab Januar 2014 erfolgten u.a. auf der Basis der eingegangenen Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange (TÖB) zu den Scopingunterlagen Aktualisierungen der Planunterlagen und Gutachten. Zudem wurden weitere Planunterlagen erarbeitet und der Erläuterungsbericht fortgeschrieben. Am 04.09.2015 übergab die Vorhabenträgerin die erstellten, nachfolgend aufgelisteten Planunterlagen zum Zwecke der Durchführung der Beteiligungsverfahren TÖB-Beteiligung, an die LDS:

- ➔ Erläuterungsbericht mit Anhang 1 bis 20 (**Ordner 1**)
- ➔ Planteil (**Ordner 2**)
- ➔ Umweltverträglichkeitsstudie (**Ordner 3, Register 1**)
- ➔ Grunderwerbsplan (**Ordner 3, Register 2**)
- ➔ Eingriffs-/Ausgleichsplan (**Ordner 3, Register 3**)
- ➔ Vorprüfungen Natura 2000-Gebiete (**Ordner 3, Register 4**)
- ➔ Hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen im Untersuchungsgebiet (Wasserspiegelberechnung) (**Ordner 4, Register 1**)
- ➔ Hochwassermaßnahmeplan (**Ordner 4, Register 2**)

- ➔ Artenschutzfachbeitrag (**Ordner 5**)
- ➔ Abbruch- und Entsorgungskonzept für drei Gebäude (Werkstatt, Schuppen, Trafo) (**Ordner 6, Register 1**)
- ➔ Bodenergänzungsgutachten (**Ordner 6, Register 2**)
- ➔ Konzeption zum Erhalt, Rück- bzw. Neubau von Grundwassermessstellen (**Ordner 6, Register 3**)
- ➔ Schalltechnisches Gutachten (**Ordner 7, Register 1**)
- ➔ Erschütterungstechnische Untersuchung (**Ordner 7, Register 2**)
- ➔ Lichtimmissions-Untersuchung (**Ordner 7, Register 3**)
- ➔ Verkehrsplanerisches Gutachten (**Ordner 8, Register 1**)
- ➔ Brandschutzkonzept (**Ordner 8, Register 2**)
- ➔ Bauwerksverzeichnis (**Ordner 9, Register 1**)
- ➔ Antrag auf Wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG (**Ordner 9, Register 2**)
- ➔ Antrag auf Wasserrechtliche Genehmigung nach § 26 SächsWG (**Ordner 9, Register 3**)
- ➔ Anzeige gemäß § 55 Absatz 2 SächsWG (**Ordner 9, Register 4**)
- ➔ Hydraulische Nachweise (**Ordner 9, Register 5**)

5.2.1 Niederschrift zum Scopingtermin

Das Referat 32 der LDS fasste die umweltrelevanten Wirkungen des Vorhabens in der am 10.02.2014 bestätigten Niederschrift zum Scoping-Termin vom 11.10.2013 zusammen und umriss die planungsrechtliche Situation (**Anhang 3**). Dabei verwies die LDS auf parallele Planungen Dritter, die die Umweltauswirkungen des Vorhabens verstärken könnten, wie etwa die Ergänzung der Hochwasserschutzanlage in Riesa-Gröba entlang der Nordseite des Neuen Hafens durch die Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen (LTV). Außerdem wurde auf die Anforderungen im Zusammenhang mit der Funktion des Hafens Riesa als Schutzhafen für Schiffe in Hochwassersituationen hingewiesen. Die Vorhabenträgerin gab hierzu an, dass die Häfen im Geltungsbereich der Sächsischen Hafenverordnung keine Schutzhäfen sind (**Anhang 4**).

5.2.2 Scoping – Belange des Umweltschutzes (Träger öffentlicher Belange)

Im Rahmen des Scoping-Verfahrens haben sich insgesamt 15 Träger öffentlicher Belange zum Vorhaben geäußert. Die Stellungnahmen, Einwendungen und Hinweise aus der TöB-Beteiligung im Scoping-Verfahren sowie die daraus resultierenden Erwiderungen der Vorhabenträgerin sind in den **Anhängen 5 bis 18** einsehbar.

Der BUND argumentierte u. a. im Rahmen des Scopingtermins, dass ein Güterverkehrszentrum mit vorrangiger Straßen- und Bahnanbindung geplant ist bzw. errichtet werden soll (**Anhang 19**). Hierzu ist seitens des Vorhabenträgers auszuführen, dass es sich um ein trimodales Terminal handelt, in dem der Containerumschlag über die Verkehrsmittel Binnenschiff, Bahn und LKW erfolgt.

In der **Tabelle 4** sind die **gegenüber den Planfeststellungsunterlagen (Stand: Mai 2015)** korrigierten und ergänzten Containerumschlagskennziffern über diese Verkehrsmittel in den Jahren 2002 bis **2019** ersichtlich. Die Korrektur wurde erforderlich, da bei der Erstellung der 1.Fassung des durch die Wagener & Herbst Management Consultants GmbH Potsdam erarbeiteten Dokumentes „Prognose der Umschlagmengen für das geplante KV-Terminal Riesa“ ein Abgleich mit den **Planfeststellungsunterlagen (Stand: Mai 2015)** zum Vorhaben vorgenommen wurde. Hierbei wurde erkannt, dass es sich bei den im **Erläuterungsbericht** auf **S. 34** in der **Tabelle 4** aufgeführten Containerumschlagsdaten für die Jahre 2002 bis 2009 sowie für 2012 um den SBO-Containergesamtumschlag handelt, die damit auch die Containerumschläge von den Häfen Torgau und Dresden mit enthalten. Es wird deutlich, dass sich zumindest die Binnenschiffs- und LKW-Umschlags-kennziffern annähernd gleichmäßig gestalten. Der höhere Bahnanteil ist insbesondere in den Zustellungen von resp. zu den Überseehäfen Hamburg, Bremerhaven, Amsterdam, Antwerpen und Rotterdam begründet.

Tabelle 4: Korrektur / Ergänzung Containerumschlagentwicklung sächsische Häfen und Häfen Riesa 2002 bis **2019**

Jahr	Gesamt	Binnenschiff		Bahn		LKW	
	TEU	TEU	%	TEU	%	TEU	%
2002	2.376	Keine Splittung nach sächsischen Häfen und Verkehrsmitteln vorliegend.					
2003	2.150						
2004	6.338						
2005	13.732						
2006	24.271						
2007	32.881	6.820	21	24.685	75	1.376	4
2008	35.905	4.744	13	26.259	73	4.902	14
2009	35.687	4.406	12	26.005	73	5.276	15
2010	41.673	7.343	17,5	28.599	69	5.731	13,5
2011	37.189	5.466	14,5	25.122	67,5	6.601	18
2012	38.853	6.496	17	25.505	65,5	6.852	17,5
2013	37.381	7.853	21	23.821	64	5.707	15
2014	41.838	6.629	16	28.335	68	6.874	16
2015	40.829	3.728	9	29.723	73	7.378	18

Fortsetzung Tabelle 4: Korrektur / Ergänzung Containerumschlagentwicklung sächsische Häfen und Hafen Riesa 2002 bis 2019

Jahr	Gesamt	Binnenschiff		Bahn		LKW	
	TEU	TEU	%	TEU	%	TEU	%
2016	37.987	3.956	10	27.550	73	6.481	17
2017	42.907	3.633	8,5	31.508	73,5	7.766	18
2018	43.541	2.400	5,5	32.437	74,5	8.704	20
2019	44.343	2.443	5,5	33.246	75	8.654	19,5

Ab Inbetriebnahme des KV-Terminals am Südufer Alter Hafen soll der Containerumschlag am zurzeit bestehenden Containerterminal am Nordufer Neuer Hafen eingestellt werden. Dieser Bereich wird mit den entsprechenden Flächen und technischen Einrichtungen, Anlagen bzw. Ausrüstungen für hafenaffine Nutzungen zur Verfügung stehen. Als Beispiele sind der Stückgut- und Schüttgutumschlag (z. B. Getreide) zu erwähnen.

5.2.3 Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ³

Das Erfordernis der Planfeststellung für das Vorhaben beruht auf § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), denn bei Vorhabenrealisierung werden Betriebsanlagen einer Eisenbahn, hier die Gleisinfrastuktur der Vorhabenträgerin, auf dem Vorhabengrundstück gebaut bzw. geändert (**Planteil → Ordner 2 → Gleisplanung Lageplan 1 (Zeichnungs-Nr. 101d) bzw. Gleisplanung Lageplan 2 (Zeichnungs-Nr. 102e)**).

Der Ablauf des Planfeststellungsverfahrens gestaltete sich im Anschluss an das Scoping-Verfahren wie folgt:

1. Beteiligungsverfahren 2015 und 2016

- 27.05.2015: Einreichung Planfeststellungsunterlagen mit anschließender Plausibilitäts- und Vollständigkeitsprüfung durch die Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Dresden, Referat 32 – Planfeststellung
- 04.09.2015: Übergabe Mehrfachfertigung Planfeststellungsunterlagen verschiedenen Inhaltsumfanges für TÖB-Beteiligung
- 12.10.-12.11.2015: Öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Rathaus der Großen Kreisstadt Riesa
- 26.11.2015: Ablauf Einwendungsfrist
- 30.10.2015 bis 23.05.2016: Erstellung u. Versand Erwidern an TÖB's, Einwender, Interessengemeinschaften, Unternehmen, Verbände etc.
- 13.07.2016: LDS-Bekanntmachung Erörterungstermine

³ Abschnitt nicht im Erläuterungsbericht (Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen, Stand: Mai 2015) enthalten

2. Beteiligungsverfahren 2018 und 2019

- 26.03.2018: Einreichung Tekturplanungsunterlagen mit anschließender Plausibilitäts- und Vollständigkeitsprüfung durch die Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Dresden, Referat 32 – Planfeststellung
- 05.07.2018: Übergabe Mehrfachfertigung Planfeststellungsunterlagen verschiedenen Inhaltsumfanges für TÖB-Beteiligung
- 15.08.-14.09.2018: Öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Rathaus der Großen Kreisstadt Riesa
- 28.09.2018: Ablauf Einwendungsfrist
- 01.10.2018 bis 08.02.2019: Erstellung u. Versand Erwidierungen an TÖB's, Einwender, Interessengemeinschaften, Unternehmen, Verbände etc.
- 14.01.2019: LDS-Bekanntmachung Erörterungstermine

Das Vorhaben besteht aus den nachfolgend genannten Teilmaßnahmen (sh. **Anhang 22**):

- ➔ **Rückbau der Gleisanlagen**, des Funkmasts, von Oberflächenbefestigungen, Lagerhallen u. ä.
- ➔ **Neu-/Umbau der Gleisanlagen (Be-/Entladegleise, Lückenschluss, Weichen, Gleisanhebung)**
 - ➔ Baufeldfreimachung, **Komplett-/Teilrückbau** bzw. -abbruch von Gebäuden; Rodungen
 - ➔ Geländeaufschüttung um bis zu 0,8 m; insgesamt ca. 24.000 m³ Material
 - ➔ Errichtung von Hochbauten (Gategebäude, Trafostation, Bremsprobeanlage)
 - ➔ Flächenversiegelung (flüssigkeitsdichte Umschlagflächen u. Stellbereiche)
 - ➔ Containervollportalkräne mit Kranbahn
 - ➔ LKW-Stellplätze, Verkehrs- und Umschlagflächen, Knotenpunktanpassung Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße und Anpassung der vorhandenen Hafenzu- und Hafenausfahrt Paul-Greifzu-Straße 4
 - ➔ Herstellung von Medienanschlüssen, Ver- und Entsorgungsleitungen sowie des Löschwassersystems
 - ➔ Errichtung von Lärmschutzwänden
 - ➔ Neubau Flächenentwässerung mit Lamellenklärer, Schieberschacht und Auslaufbauwerk
 - ➔ Technische Ausrüstungen u. Anlagen (z. B. Beleuchtung, Betriebsleitsystem)
 - ➔ Umsetzung der vorhandenen Düngemittelabgabestelle

5.2.4 Planrechtfertigung ⁴

Hinsichtlich der Planrechtfertigung wird auf die nachfolgend benannten Aspekte und die Präsentationen/Ausführungen im **Anhang 22** verwiesen:

- Das Vorhaben ist objektiv erforderlich, d. h. ist vernünftigerweise geboten und entspricht der Zielbestimmung des Gesetzes, hier des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).
- Die Errichtung des KV-Terminals dient der Deckung des prognostizierten Bedarfs nach schienenengebundenem Umschlagsverkehr **sowie dem Ausbau des Binnenhafens Riesa entsprechend (Ziel der Raumordnung).**

⁴ Abschnitt nicht im Erläuterungsbericht (Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen, Stand: Mai 2015) enthalten

- Der Hafen Riesa zählt nach dem PLANCO-Gutachten /1/ zu den 21 bundesweit geeigneten Standorten für trimodale Umschlagsstandorte.
- Die Finanzierung ist gesichert.

Bis zum 28.09.2016 gingen **im Rahmen des 1.Beteiligungsverfahrens** insgesamt 31 **Dokumente mit** Stellungnahmen, z. T. mit Einwendungen, von Unternehmen, TÖB's, Bürgern, Interessengemeinschaften (**u. a. mit Unterschriftenliste von 76 Einwendern**), Vereinen etc. bei der LDS ein. Die Stellungnahmen und Einwendungen waren dabei u.a. auf die nachfolgend genannten Themen gerichtet:

- Forderung zur Einbeziehung bereits realisierter Vorhaben (z. B. Funktionshalle mit Verkehrsanlagen für den Containerservicebereich) in das Planfeststellungsverfahren
- Medienanschlussplanung/-aktualisierung, Schachterlaubnis
- Hochwasservorsorge (Retentionsraum), Baggersohle
- Beachtung Raumbezugspunkt
- Havarieplan
- Anpflanzungen Nordufer (Sichtschutz)
- Trasseneinordnungen und Wartezeiten der Eisenbahnunternehmen
- Zustimmungsverfahren nach §§ 5 ff. Bau- u. Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA)
- Gleistrennung des Hinterliegers
- Gleisplanung (Bettungsstärke, Bogenhalbmesser)
- Baugrubenverbau, zugeführter/überschüssiger Boden, Entsorgungsnachweis
- Fehlende einer stadtklimatologischen Untersuchung
- Vorbelastungen (z. B. Klima/Lufthygiene) seien unberücksichtigt geblieben
- Grundwassermonitoring
- entschädigungsloser Wertverlust von Grundstücken
- Zunahme des LKW-Verkehrs
- Unzureichende Beschränkung des vorhabenbedingten LKW-Verkehrs zur Nachtzeit
- keine Notwendigkeit eines Dreischichtbetrieb und der Trimodalität
- Unzumutbare Schall- und Lichtimmissionen
- Vorhabenbedingte Erschütterungen
- Lichtraumprofil Hafenbrücke
- Entwässerung Lärmschutzwand
- Flächennutzungsplanung, Gebietseinstufungen
- lückenhafte Artenschutz- u. FFH-Vorprüfungen
- Fehlende CEF-Maßnahmen
- Fehlende Prüfung von Standortalternativen außerhalb des Stadtgebietes
- Unzureichend ermittelter Kompensationsbedarf

Zu den vorstehend genannten Stellungnahmen und Einwendungen legte die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde bis zum 06.07.2016 jeweils Erwiderungen vor.

Am 26. und 27.09.2016 sowie fortführend am 01.11.2016 erfolgte eine öffentliche Erörterung der Planfeststellungsunterlagen (Stand: 27.05.2015) und der eingegangenen Stellungnahmen sowie Einwendungen. Zu den Erörterungsterminen wurde ein Wortprotokoll erstellt. Im Nachgang der Erörterung legte die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde fest, welche Planunterlagen und Gutachten einer Tektur bedürfen und welche ergänzenden Untersuchungen (z. B. zum Baulärm bzw. zu den vorhabenbedingten Emissio-

nen von Luftschadstoffen) durchzuführen resp. mit entsprechenden Dokumenten zu belegen sind.

Seit 28.09.2016 wurden die nachfolgend genannten **Planungsunterlagen zur 1.Tektur** erarbeitet bzw. zusammengestellt. Sie **dienten** teilweise als Ergänzung zu den bereits ausgelegten und erörterten Planunterlagen (**Stand: Mai 2015**), teilweise sind sie erstmalig erstellt worden:

- ➔ **Tektur** – Erläuterungsbericht mit **Anhang 21 bis 23 (Ordner 1, 1.Tektur)**
- ➔ **Tektur** – Planteil (**Ordner 2, 1.Tektur**)
- ➔ **Tektur** – Umweltverträglichkeitsstudie (**Ordner 3, Register 1, 1.Tektur**)
- ➔ **Erläuterungsblatt** – Grunderwerbsplan (**Ordner 3, Register 2, 1.Tektur**)
- ➔ **Tektur** – Landschaftspflegerischer Fachbeitrag, Eingriffs-/Ausgleichsplan (**Ordner 3, Register 3, 1.Tektur**)
- ➔ **Erläuterungsblatt** – Vorprüfungen Natura 2000-Gebiete (**Ordner 3, Register 4, 1.Tektur**)
- ➔ **Tektur** – Hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen im Untersuchungsgebiet (Wasserspiegelberechnung) (**Ordner 4, Register 1, 1.Tektur**)
- ➔ **Tektur** – Hochwassermaßnahmeplan (**Ordner 4, Register 2, 1.Tektur**)
- ➔ **Tektur** – Verifizierung / fachliche Untersetzung arten- und gebietsschutzrechtlicher Wirkungen (**Ordner 5, 1.Tektur**)
- ➔ **Erläuterungsblatt** – Abbruch- und Entsorgungskonzept für drei Gebäude (Werkstatt, Schuppen, Trafo; **Ordner 6, Register 1, 1.Tektur**)
- ➔ **Tektur** – Bodenergänzungsgutachten (**Ordner 6, Register 2, 1.Tektur**)
- ➔ **Erläuterungsblatt** – Konzeption zum Erhalt, Rück- bzw. Neubau von Grundwassermessstellen (**Ordner 6, Register 3, 1.Tektur**)
- ➔ **Tektur** – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ (TBL Dresden GbR, Bericht 024/14 vom 04.11.2014) unter Berücksichtigung der Einwendungen und Fragen aus dem EÖT vom 27.09.2016 (**Ordner 7, Register 1, 1.Tektur**)
- ➔ **Erläuterungsblatt** – Erschütterungstechnische Untersuchung (**Ordner 7, Register 2, 1.Tektur**)
- ➔ **Erläuterungsblatt** – Lichtimmissions-Untersuchung (**Ordner 7, Register 3, 1.Tektur**)
- ➔ **Tektur** – Verkehrsplanerisches Gutachten (**Ordner 8, Register 1, 1.Tektur**)
- ➔ **Erläuterungsblatt** – Brandschutzkonzept (**Ordner 8, Register 2, 1.Tektur**)
- ➔ **Erläuterungsblatt** – Bauwerksverzeichnis (**Ordner 9, Register 1, 1.Tektur**)

- ➔ **Tektur** – Antrag auf Wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG (**Ordner 9, Register 2, 1.Tektur**)
- ➔ **Tektur** – Antrag auf Wasserrechtliche Genehmigung nach § 26 SächsWG (**Ordner 9, Register 3, 1.Tektur**)
- ➔ **Tektur** – Anzeige gemäß § 55 Absatz 2 SächsWG (**Ordner 9, Register 4, 1.Tektur**)
- ➔ **Tektur** – Hydraulische Nachweise (**Ordner 9, Register 5, 1.Tektur**)
- ➔ **NEU** – Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (**Ordner 9, Register 6, 1.Tektur**)
- ➔ **NEU** – Schalltechnische Untersuchung zu den Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft (**Ordner 9, Register 7, 1.Tektur**)
- ➔ **NEU** – Luftschadstoffuntersuchung im öffentlichen Straßenraum bei Berücksichtigung des vorhabenbedingten Kfz-Verkehrs (**Ordner 9, Register 8, 1.Tektur**)

Hinsichtlich der Planungsunterlagen zur 1.Tektur (Stand: März 2018) sind im Rahmen des 2.Beteiligungsverfahrens bei der LDS bis zum 25.10.2018 insgesamt 21 Dokumente mit Stellungnahmen, z. T. mit Einwendungen, von Unternehmen, TÖB's, Bürgern, Einwendergemeinschaften (u. a. mit Unterschriftenlisten von insgesamt 181 Einwendern), Vereinen etc. eingegangen. Diese Stellungnahmen und Einwendungen waren dabei u. a. auf die nachfolgend genannten Themen und Aspekte gerichtet:

- Verfahrensdurchführung (z. B. fehlende Auslegung behördlicher Stellungnahmen und nicht geänderter Planunterlagen)
- Planrechtfertigung (z. B. PLANCO-Gutachten, öffentliches Interesse, Bedarf Trimodalität und Dreischichtbetrieb)
- Standortvarianten- und -alternativenprüfung außerhalb des Hafengeländes
- Fördermittel
- Raumordnungsrecht (z. B. Landesentwicklungs- und Regionalplan)
- Widersprüchlichkeit der Antragsunterlagen (z.B. Gesamtgüterumschlagszahlen, Verkehrslenkung nachts, Bemessungswasserspiegel HW 100, Dimension städtischer Mischwasserkanal)
- Knotenpunktplanungen/-auslegungen und Anpassungen der Terminalanbindungen
- Medienanschlüsse/-schutz, Bestandsauskunft, Schachterlaubnis, Löschwasserversorgung
- Wasserspiegellagenberechnungen, Hochwasserschutz, Retentionsraumausgleich, Hochwasserschutzmaßnahmen anderer (z.B. Sperrung Scharte Mühlweg)
- Ausbaggerungen Hafenbecken, Angabe Baggersohle
- Beachtung Raumbezugspunkt, Baugrund für Pfeiler und Widerlager der Hafenbrücke, Brückenzugänglichkeit für Bauwerksprüfungen, Oberflächenableitung des Niederschlagswassers
- Abstandsflächen zur Wohnbebauung
- Trasseneinordnungen und Wartezeiten der Eisenbahnunternehmen
- Umschlagsprognose (z. B. Elbeschiffbarkeit, LKW- und schiffsbezogene Umschlagmengen, Darstellung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsträger)
- Gehölzanpflanzungen Nordufer (Sichtschutz)
- Brand- und Katastrophenschutz (z. B. unfall- und hochwasserbedingter Schadstoffeintrag)
- Radonschutz, Abfall, Altlasten, Boden (z. B. Entsorgungsnachweise, Baugrundmodell, Auswertungen schwere Rammsondierungen, zeichnerische Darstellung Talsandschichten)
- Grundwassermonitoring

- Niederschlagswassereinleitung (z. B. Eignung Lamellenklärer)
- Lärmprognose (Gebietseinstufungen Flächennutzungsplan, Vor- und Gesamtbelastung, Schallleistungspegel der Lärmquellen, Abschirm- und Lärmschutzmaßnahmen, fehlende Spitzenpegelberechnungen)
- Verkehrsplanung (z. B. Bauklassen öffentlicher Straßen, Einbeziehung Untere Verkehrsbehörde, Wegweiserinhalte)
- Zunahme des LKW-Verkehrs
- Verkehrs- und Baulärmprognose
- Umweltverträglichkeit (z. B. naturschutzfachliche Wertigkeit der Elbe, Erhalt Lebensraum Elbe, zusammenhängende Lebensraumkomplexe, Habitategnung des Hafenbeckens und vorhandener Flächen, Ausweichverhalten von Fischen, Auswirkungen auf Biber und Fischotter)
- Prüfungen zum Artenschutz und zu den Natura 2000-Gebieten (z. B. Zauneidechse, Schlingnatter, Biber, Fischotter, Nachtkerzenschwärmer, Habitate im Schlosspark, Fledermausarten, Flussregenpfeiffer, Wachtelkönig, Rot- und Schwarzmilan, Grüne und Asiatische Keiljungfer, Wellenschlag und Sedimentabtransport)
- Eignungsnachweis und Flächenverfügbarkeit für ein Ersatzhabitat zugunsten der Zauneidechse
- Wasserecht und Wasserrahmenrichtlinie (z. B. Eignung der Minderungsmaßnahmen, Hafenbecken als Migrationskorridor, rechtlicher Maßstab der Prüfung, Verschlechterungsverbot, Verbesserungsgebot)

Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde bis zum 12.02.2019 zu den vorstehend genannten Stellungnahmen und Einwendungen jeweilige Erwiderungen vorgelegt.

Am 20. und 21.03.2019 wurde eine öffentliche Erörterung der Planungsunterlagen zur 1.Tektur (Stand: 26.03.2018) und der eingegangenen Stellungnahmen sowie Einwendungen durchgeführt. Zu den Erörterungsterminen wurde ein Wortprotokoll erstellt. Im Nachgang der Erörterung legte die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde fest, welche Planunterlagen und Gutachten einer weiteren Tektur bedürfen und welche ergänzenden Untersuchungen (z. B. Retentionsraumausgleich) durchzuführen resp. mit entsprechenden Dokumenten zu belegen sind.

Seit 22.03.2019 wurden die nachfolgend genannten Planungsunterlagen zur 2.Tektur erarbeitet bzw. zusammengestellt. Diese dienen teilweise als Ergänzung zu den bereits ausliegenden und erörterten Planungsunterlagen zum 1.Beteiligungsverfahren 2015 und 2016 (Stand: Mai 2015) sowie zur 1.Tektur (Stand: März 2018). Teilweise sind diese erstmalig erstellt worden:

→ **Ordner 1**

- Erläuterungsblatt
- **2.Tektur Erläuterungsbericht mit Anhang 1 bis 23 (Stand: Juni 2020)**

→ **Ordner 2**

- Erläuterungsblatt (S. 1 bis 5)
- Planteil
(Landschaftsarchitekturbüro Roggan; **Stand: Mai 2015**
u. duisport consult GmbH; **Stand: März 2018, z.T. Mai 2015**)

→ **Ordner 3, Register 1**

- Erläuterungsblatt
- 2.Tektur Umweltverträglichkeitsstudie
(PlanT Planungsgruppe Landschaft und Umwelt; **Stand: April 2020**)
- Umweltverträglichkeitsstudie
(Landschaftsarchitekturbüro Roggan; **Stand: Mai 2015**)

→ **Ordner 3, Register 2**

- Erläuterungsblatt
- 2.Tektur Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan GE-1 und GE-2
(PlanT Planungsgruppe Landschaft und Umwelt; **Stand: August 2020**)
- **NEU:** Nutzungsvereinbarung – Ersatzhabitat Zauneidechse

→ **Ordner 3, Register 3**

- Erläuterungsblatt (S. 1 und 2)
- Tektur zum landschaftspflegerischen Fachbeitrag / Eingriffs-Ausgleichs-Plan
(PlanT Planungsgruppe Landschaft und Umwelt; **Stand: März 2018**)
- Landschaftspflegerischer Fachbeitrag, Eingriffs-Ausgleichs-Plan
(Landschaftsarchitekturbüro Roggan; **Stand: Mai 2015**)

→ **Ordner 3, Register 4**

- Erläuterungsblatt (S. 1 und 2)
- Vorprüfungen Natura 2000-Gebiete
(Landschaftsarchitekturbüro Roggan; **Stand: August u. September 2015**)

→ **Ordner 4, Register 1**

- Erläuterungsblatt
- **Tektur** – Hydraulische Untersuchung zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen im Untersuchungsgebiet (Wasserspiegelberechnung)
(Planungsgesellschaft Scholz + Lewis mbH; **Stand: März 2020**)

→ **Ordner 4, Register 2**

- Erläuterungsblatt
- **Tektur** – Hochwassermaßnahmeplan (**Stand: Juni 2020**)
- **NEU:** Vereinbarung – Mobile HWS-Anlage 111

→ **Ordner 5**

- Erläuterungsblatt zu den Registern 1 bis 4

→ **Ordner 5, Register 1**

- **Tektur** – Verifizierung / fachliche Untersetzung arten- und gebietsschutzrechtlicher Wirkungen (PlanT Planungsgruppe Landschaft und Umwelt; **Stand: März 2018**)

→ **Ordner 5, Register 2**

- **NEU:** Abschätzung Vorkommens-Potenzial Nachtkerzenschwärmer (natur concept, Inhaber Dr. Hanno Voigt, und PlanT Planungsgruppe Landschaft und Umwelt; **Stand: Dezember 2019**)

→ **Ordner 5, Register 3**

- **NEU:** Erfassung Zauneidechse (*Lacerta agillis*) 2019 (Fortschreibung Erfassung Zauneidechse (*Lacerta agillis*) 2018); (Ingenieurbüro Karla Nippgen Radebeul u. ff. 34U GmbH Kesselsdorf; **Stand: November 2019**)

→ **Ordner 5, Register 4**

- Fachbeitrag Artenschutz (G.U.B. Ingenieur AG; **Stand: Juli 2014**)

→ **Ordner 6, Register 1**

- Erläuterungsblatt
- Abbruch- und Entsorgungskonzept für drei Gebäude (Werkstatt, Schuppen, Trafo) (M & S Umweltprojekt GmbH; **Stand: März 2014**)

→ **Ordner 6, Register 2**

- Erläuterungsblatt
- **Tektur** – Baugrundgutachten (BIB Bolduan Ingenieurbüro; **Stand: März 2018**)

→ **Ordner 6, Register 3**

- Erläuterungsblatt
- Konzeption zum Erhalt, Rück- bzw. Neubau von Grundwassermessstellen (INTERGEO Umwelttechnologie und Abfallwirtschaft GmbH; **Stand: November 2014**)

→ **Ordner 7, Register 1**

- Erläuterungsblatt
- **2.Tektur** – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ (TBL Dresden GbR, Bericht 024/14 vom 04.11.2014) unter Berücksichtigung der Einwendungen und Fragen aus dem EÖT vom 27.09.2016 sowie vom 20. u. 21.03.2019 (PEUTZ Consult GmbH u. duisport consult GmbH; **Stand: Juni 2020**)
- Schalltechnisches Gutachten zum Neubau eines KV-Terminal im Hafen Riesa, Alter Hafen (TBL Dresden GbR; **Stand: November 2014**)

→ **Ordner 7, Register 2**

- Erläuterungsblatt
- Erschütterungstechnische Untersuchung (PEUTZ Consult GmbH u. duisport consult GmbH; **Stand: Dezember 2014**)

→ **Ordner 7, Register 3**

- Erläuterungsblatt (S. 1 und 2)
- Lichtimmissions-Untersuchung (PEUTZ Consult GmbH u. duisport consult GmbH; **Stand: November 2014**)

→ **Ordner 8, Register 1**

- Erläuterungsblatt
- **Tektur** – Verkehrsplanerisches Gutachten (brenner BERNARD ingenieure GmbH; **Stand: Januar 2018**)
- Verkehrsplanerisches Gutachten (Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft; **Stand: Juli 2014**)

→ **Ordner 8, Register 2**

- Erläuterungsblatt
- Brandschutzkonzept (SAFE-TEC CONSULTING GmbH u. duisport consult GmbH; **Stand: Dezember 2014**)

→ **Ordner 9, Register 1**

- Erläuterungsblatt (S. 1)
- Bauwerksverzeichnis (duisport consult GmbH; **Stand: Januar 2015**)

→ **Ordner 9, Register 2**

- **2.Tektur** – Antrag auf Wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG
(duisport consult GmbH Vössing Ingenieurgesellschaft mbH; **Stand: Juni 2020**)

→ **Ordner 9, Register 3**

- **2.Tektur** – Antrag auf Wasserrechtliche Genehmigung nach § 26 SächsWG
(duisport consult GmbH und Vössing Ingenieurgesellschaft mbH; **Stand: Juni 2020**)

→ **Ordner 9, Register 4**

- **2.Tektur** – Anzeige gemäß § 55 Absatz 2 SächsWG
- (duisport consult GmbH und Vössing Ingenieurgesellschaft mbH; **Stand: Juni 2020**)

→ **Ordner 9, Register 5**

Tektur – Hydraulische Nachweise (Vössing Ingenieurgesellschaft mbH und dui-sport consult GmbH; **Stand: Januar 2018**)

→ **Ordner 9, Register 6**

- Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (PlanT Planungsgruppe Landschaft und Umwelt; **Stand: Februar 2018**)
- **NEU:** Fachbeitrag zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Anforderungen der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) – Chemische Detailuntersuchungen Oberflächenwasserkörper Döllnitz-3 (DESN_53736-3) (Büro für Hydrologie und Bodenkunde Gert Hammer und PlanT Planungsgruppe Landschaft und Umwelt; **Stand: Mai 2020**)

→ **Ordner 9, Register 7**

- Schalltechnische Untersuchung zu den Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft (PEUTZ Consult GmbH und duisport consult GmbH; **Stand: Februar 2018**)

→ **Ordner 9, Register 8**

- Luftschadstoffuntersuchung im öffentlichen Straßenraum bei Berücksichtigung des vorhabenbedingten Kfz-Verkehrs (brenner BERNARD ingenieure GmbH; **Stand: März 2018**)

→ **Ordner 9, Register 9**

- **NEU:** Abbruch- sowie Abfallverwertung-/Entsorgungskonzept (INTERGEO Umwelttechnologie und Abfallwirtschaft GmbH; **Stand: Dezember 2014**)
- **NEU:** „im vereinfachten Genehmigungsverfahren nach § 63 SächsBO vom 28.05.2004 geprüfte Zeichnungen GP 01 bis 08 und TR 01 bis 07“

6 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

6.1 Zwangspunkte

6.1.1 Verkehrliche Zwangspunkte

Planungsgrenzen bilden u. a. die bestehende Paul-Greifzu-Straße im Süden und das Gelände der Firma „Scholz Recycling GmbH“ auf Höhe der Zu- bzw. Ausfahrt im Norden. Im weiteren Verlauf bildet die neue Kaimauer die Planungsgrenze Richtung Norden und die Lauchhammer Straße Richtung Osten. Das bestehende Verwaltungsgebäude der Vorhabenträgerin und eine Trafo-Station B bleiben erhalten. Gegenüber dem bestehenden SBO-Verwaltungsgebäude befindet sich eine Verkehrsinsel, auf der ein Funkmast installiert ist (**Bild 7**).

Es ist vorgesehen, den Funkmast im Rahmen der Maßnahmenrealisierung zurückzubauen. Ein Funkmast soll sodann an einem neuen Standort in unmittelbarer Nähe des gegenwärtigen Standortes (z. B. Grünfläche westlich des SBO-Verwaltungsgebäudes) errichtet werden. Die Deutsche Telekom Technik GmbH hat hierzu im Auftrag der Telekom Deutschland GmbH im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zu den **Planfeststellungsunterlagen (Stand: Mai 2015)** erklärt, dass die Telekom Deutschland GmbH keine weitere Nutzung des SBO-Funkmastes verfolge. Der Technikrückbau und die unterirdischen Versorgungsleitungen könnten bei Erfordernis (z. B. Freilegung) im Rahmen der Vorhabenrealisierung erfolgen. Die Abstimmung mit dem weiteren Nutzer (Wasserschutzpolizei) wird im Rahmen der Ausführungsplanung geführt und die Zustimmung eingeholt. Die Verkehrsinsel soll nach den Plänen der Vorhabenträgerin zurück gebaut und an den Bestand angepasst werden.

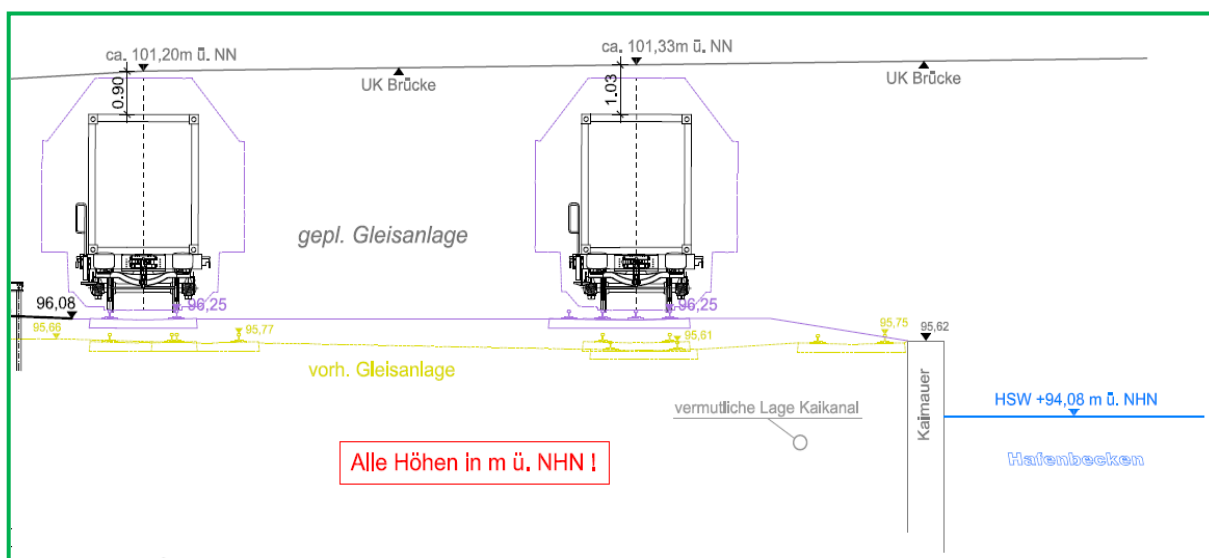


Bild 7: Funkmast auf der Verkehrsinsel gegenüber dem vorhandenen SBO-Verwaltungsgebäude

Der Versatz der Zufahrtstrasse zur Uttmannstraße wird beseitigt und die Zufahrtstraße als untergeordneter Arm des Verkehrsknotenpunktes Uttmannstraße/Paul-Greifzu-Straße auf Empfehlung der Stadt Riesa ausgebaut. Dabei wird im Rahmen der Ausführungsplanung auch die Empfehlung der Polizeidirektion Dresden zum Ausbau als vierarmiger Knotenpunkt geprüft und diese über das Ergebnis dieser Prüfung informiert.

Die weiter östlich von der KV-Terminalanbindung Uttmannstraße/Paul-Greifzu-Straße liegende Anbindung von der Paul-Greifzu-Straße auf das bestehende Gelände wird nicht geschlossen, sondern zur Nachtein- bzw. -ausfahrt in den KV-Terminalbereich angepasst. Etwa auf dieser Höhe befindet sich in Zukunft auch die Ein- und Ausfahrt der mindestens vier geplanten PKW-Stellplätze für das Containerverkehrabfertigungsgebäude des KV-Terminals.

Die Konstruktionshöhen/Unterkanten der Hafenbrücke sowie die Höhe und Lage der bestehenden bzw. geplanten Gleisanlagen bilden weitere Zwangspunkte, auf die bei der Planung Rücksicht genommen werden muss. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) hat in der Stellungnahme zu den Planfeststellungsunterlagen zur „**Zeichnungsnummer 2.7 – Schnitt B-B mit Hafenbrücke**“ (Planteil → Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen, Stand: Mai 2015) darauf hingewiesen, dass das Lichtraumprofil in der Höhe bezüglich der Brückenunterkante abgebildet ist und das Bauwerk ersichtlich freigehalten wird, jedoch die Pläne keine Maße bezüglich des freigehaltenen Abstandes enthalten. Die fehlenden Maßangaben wurden nachgetragen, so dass der verbleibende Abstand zwischen Zug und Brückenunterkante im nachfolgenden **Planauszug 3** bzw. im „**Planteil, Ordner 2, Tektur zu Schnitt B-B mit Hafenbrücke, Zeichnungs-Nr. 2.7-1**“ ersichtlich ist.



Planauszug 3: Nachgetragene Maße „Abstand zwischen Zug und Hafenbrückenunterkante“

Quelle: duisport consult GmbH

Die Vorhabenträgerin wird dem Baugrund im Pfeiler- und Widerlager der Brücke während der Baumaßnahme besondere Aufmerksamkeit widmen und im Bedarfsfall geeignete Maßnahmen ergreifen, die einer Auflockerung entgegen wirken. Zum Zwecke der Bauwerksprüfung wird die Vorhabenträgerin die Zugänglichkeit zur Brücke gewährleisten.

Am östlichen Ende der hafeninternen Erschließungsstraße (**Tektur zum Übersichtslageplan**) befinden sich die bereits erwähnten AHL-Silos. Um die Gleisanbindung der Silos auch bei Vorhabenrealisierung zu gewährleisten, werden auch die für die Kesselwagenentladung genutzte Fläche in den Umgriff des Vorhabengebietes einbezogen. Die Kesselwagenentladung und Düngemittelabgabestelle werden umgebaut bzw. verlegt und der vorhandene Wendehammer angepasst. Das dort anschließende Gleis 2 für die Kesselwagenentladung wird in die gleistechnische Planung mit aufgenommen, so dass die Andienung über das Terminal sichergestellt ist. Für die höhenmäßige Anpassung des Pumpenhauses zur Kes-

selwagenentladung wurde zusammen mit der Umsetzung der LKW-Düngemittelabgabestelle ein gesondertes Baugenehmigungsverfahren durchgeführt. Die Baugenehmigung **sowie die diesbezügliche 1.Verlängerungsgenehmigung sind im Anhang 23** einsehbar. **Am 23.04.2020 wurde ein weiterer** Antrag auf Verlängerung der Baugenehmigung um weitere zwei Jahre gemäß § 73 Absatz (2) Satz (1) SächsBO **eingereicht (Anhang 23)**.

6.1.2 Entwässerungstechnische Zwangspunkte

Das KV-Terminal wird vom städtischen Hauptsammler 3 gequert. Die Entwässerung des Terminals muss im Osten den städtischen Hauptsammler 3 queren, da das gesamte Gebiet über ein zentrales Auslaufbauwerk in das Hafenbecken entwässern soll (**Tektur zum Übersichtslageplan**). Für den Elbehafen Riesa wurden folgende Wasserstände festgelegt:

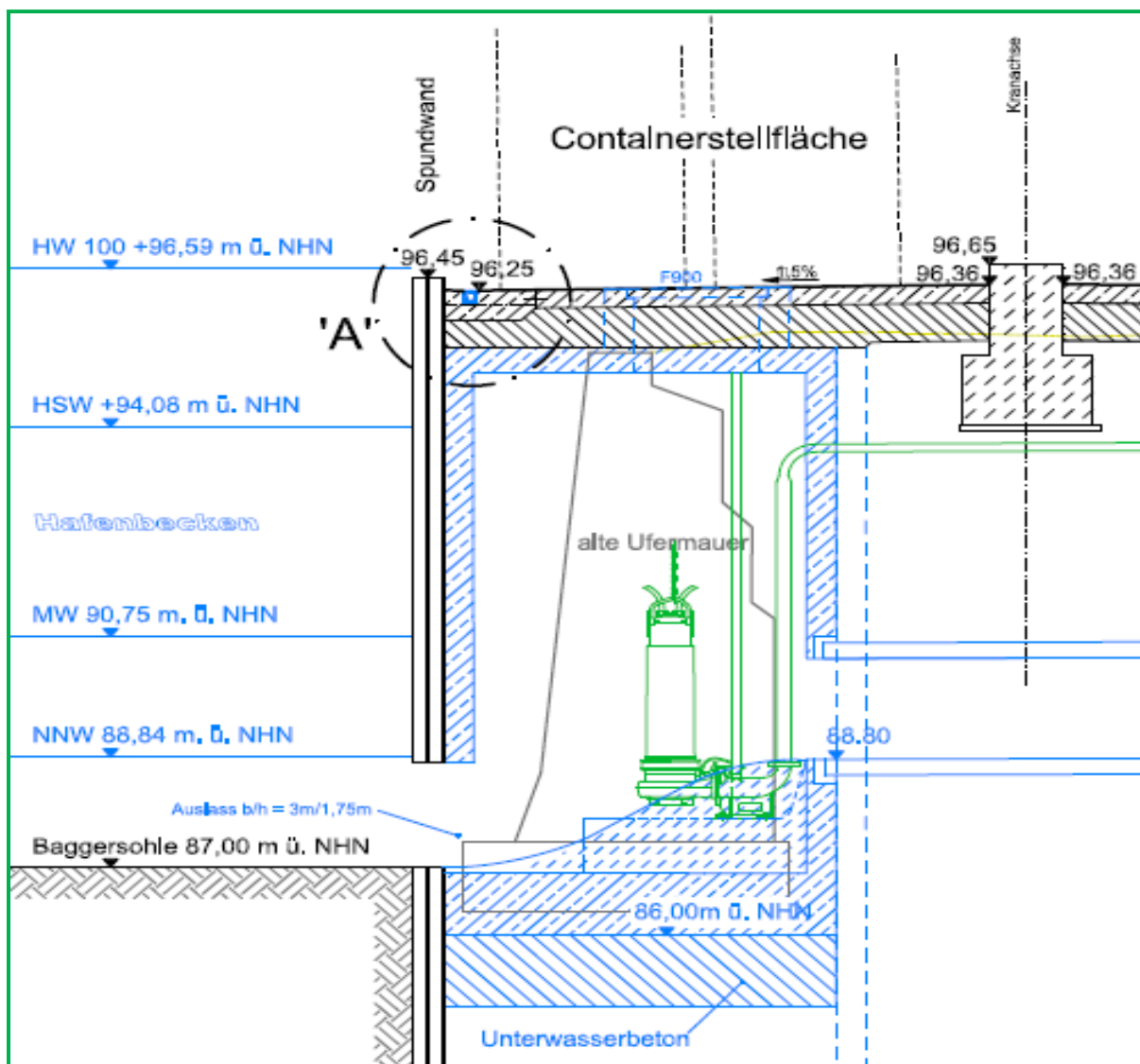
HW 100	96,93 m ü. NHN (s. auch ff. Erläuterungen ab S. 47)
HSW	94,08 m ü. NHN
MW	90,75 m ü. NHN
NNW	88,84 m ü. NHN
Baggersohle (Hafensohle)	87,00 m ü. NHN

Die LTV hat in ihrer Stellungnahme vom 21.08.2018 zu den **Planunterlagen der 1.Tektur (Stand: März 2018)** darauf hingewiesen, dass der o. g. Wert zur Baggersohle des Hafenbeckens von früheren Angaben der Vorhabenträgerin abweiche. Für die erfolgte Errichtung einer Stahlspundwand nebst Rückverankerungen durch die LTV sei bei den statischen Bemessungen eine Baggersohle von 87,09 m NHN berücksichtigt worden. Etwaige Tieferlegungen der Baggersohle auf 87,00 m NHN seien daher auszuschließen.

Jede Hafensohle, auch Baggersohle genannt, wird unterhalten. Das Hafenbecken wird auch von der SBO im Rahmen der Instandhaltung und je nachdem wie die Geschiebeablagerungen im Ergebnis von vorher durchgeführten Peilungen festgestellt wurden, mittels Abbaggerungen oder Zufüllen von Verkolkungen bearbeitet. Das ist ganz normale Unterhaltungsarbeit. An der Hafensohle selbst wird nichts verändert. Diese ist am Südufer des Alten und des Neuen Hafens rechnerisch mit 86,40 m ü. NHN festgelegt. Diese Höhe liegt den statischen Berechnungen und Festigkeitsnachweisen der Ufereinfassungen zugrunde. Dies galt sowohl für die Ufereinfassung „Neuer Hafen“ Riesa westlich der Brücke, als auch für die hier betroffene Ufereinfassung „Alter Hafen“ Riesa östlich der Brücke. Sie darf niemals unterschritten sein. Eine Tieferlegung der Baggersohle des Hafens ist daher nicht vorgesehen bzw. nicht Teil des zur Planfeststellung gestellten Vorhabens. Die Baggersohle muss unter Berücksichtigung eines Zuschlages für Fehltiefen bei den Baggerungen (Baggertoleranz) und weiteren Zuschlägen (z. B. Erosion und Kolkbildung) immer darüber liegen, damit die Standicherheit jederzeit gewährleistet bleibt. Dies ist mit einer Baggersohle auf 87,00 m ü. NHN gegeben. Durch die Umsetzung des hier behandelten Vorhabens werden keine Veränderungen an der Hafensohle vorgenommen.

Die Sollsohle des Hafens liegt unter Berücksichtigung einer Unterhaltungsbaggerzone wiederum immer über der Baggersohle. Die Einhaltung dieser Sollhöhe wird der Schifffahrt durch den Hafenbetreiber garantiert und darf niemals überschritten sein, da es sonst zu Beschädigungen an den Schiffen kommen kann.

Gegenüber den **Planfeststellungsunterlagen (Stand: Mai 2015)** resp. ff. der **1.Tektur (Stand: März 2018)** ist in der **Ausführungsplanung** im Ergebnis der Stellungnahme vom **Referat 42 der Landesdirektion Sachsen** eine Korrektur zum „HW 100“ **vorzunehmen**. Der aus den Anfangsplanungen, beginnend 2008, resultierende Wert von 97,13 m ü. NHN bzw. ff. 2018 von 96,59 m ü. NHN (**Planauszug 4** bzw. **Planteil, Ordner 2, Tektur zu Schnitt C-C mit Auslaufbauwerk, Zeichnungs-Nr. 2.8-1**) für den HW 100 wird nicht weiter verfolgt.



Planauszug 4: Korrektur „HW 100“ (Stand: März 2018)

Quelle: duisport consult GmbH

Im Rahmen des 2.Beteiligungsverfahrens 2018 und 2019 wurde die im **Planauszug 4** resp. in den **Zeichnungsnummern „2.8-1 Tektur zu Schnitt C-C mit Auslaufbauwerk“** und **„2.9-1 Tektur zu Schnitt D-D mit Depotfläche“** ersichtliche Angabe des HW 100 von 96,59 m ü. NHN erneut thematisiert. Davon ausgehend wurde durch die beteiligten Planungsunternehmen eine nochmalige Prüfung dieses Wertes vorgenommen. Demnach beträgt die für das Vorhaben maßgebliche Wasserspiegellage bei einem dem HW 100 entsprechenden Hochwasserereignis **96,93 m ü. NHN**. Diese Wasserspiegellage ist durch das Institut für Wasserbau und Wasserwirtschaft der TH Nürnberg auf der Basis des im Auftrag der LTV erarbeiteten Modellierung für den Bereich Riesa im Auftrag der Vorhabenträgerin ermittelt worden (vgl. S. 13 des Forschungsberichtes, **Ordner 4, Register 1, Anlage 3**). Sie ist auch

bei der hydraulischen Untersuchung für das Vorhaben angesetzt worden (s. S. 9 der hydraulischen Untersuchung, **Ordner 4, Register 1**). Der in der Stellungnahme der LTV vom 21.08.2018 genannte Wert von 96,73 m NHN entspricht dem Bemessungswasserstand der HWS-Anlage Riesa-Gröba und basiert auf einer älteren Wasserspiegellagenberechnung.

Für die hydraulischen Nachweise zur Entwässerung des geplanten KV-Terminals ist die Wasserspiegellage bei HW 100 nicht maßgebend. Hier wird der HSW (höchster schiffbarer Wasserstand) zu Grunde gelegt. Auch für die fortführenden Planungen zum Auslaufbauwerk und zur Containerstellfläche (s. o.g. Zeichnungsnummern) ist die HW100-Angabe in diesen Zeichnungen eher von untergeordneter Bedeutung. In der Ausführungsplanung zu diesen Zeichnungsnummern wird die Angabe des HW100-Wertes von **96,59 m ü. NHN** in **96,93 m ü. NHN** korrigiert. Diese Korrektur hat keine Auswirkungen auf die Ergebnisse der eingeholten Gutachten und auf den Umfang etwaiger Ausgleichsmaßnahmen.

Hochwasserereignisse anderer Jahre sind weder bei der SBO GmbH noch beim WSA Dresden verfügbar.

Zum Schutz vor Hochwasser und zur Verbesserung der Vorflut von der Fläche soll das Vorhabengrundstück höhenmäßig deutlich über dem Bestand liegen (**Bild 8**).

Eine vollständige Hochwassersicherung soll nicht erreicht werden. Mit (96,25...96,57)m ü. NHN bleibt der Umschlagbereich des Terminals unter dem HW 100 von **96,93 m ü. NHN** (**Planteil, Ordner 2, Tektur zu Schnitt C-C mit Auslaufbauwerk, Zeichnungs-Nr. 2.8-1**).



Bild 8: Angedeuteter Höhenunterschied zwischen Neubau Kaimauer u. Bestand ($\approx 0,8$ m)

6.2 Eigentumsverhältnisse

Das KV-Terminal entsteht auf den Flurstücken 84/8, 84/38, 84/40, 84/42, 95, 108/2, 109/2, 110/2, 112, 143/2, 166/3, 166/10, 166/13, 166/16, 166/28, **166/30**, 248/1, 253/1, 253/2 u. 275/2 in der Gemarkung Riesa/Gröba, die im Eigentum der Vorhabenträgerin stehen (**Anhang 2**). Die in den bisherigen Planunterlagen als Flurstück 166/1 behandelte/bezeichnete Gebäude- und Freifläche wurde in die Flurstücke 166/30, 166/31 und 166/32 zerlegt (s. u. vgl. **Anhang 1** „Auszug aus dem Liegenschaftskataster (Stand: Januar 2020)“ und **Ordner 2 → Erläuterungsblatt**). Die Bezeichnung „166/1“ wird in der Ausführungsplanung durch „**166/30**“ ersetzt. Es ist vorgesehen alle Flurstücke zu einem Grundstück zusammenzufassen und unter „Paul-Greifzu-Straße 8a“ im Grundbuch zu führen.

Für das Flurstück 166/10 bestand ein Erbbaurechtsvertrag mit der Firma WEKA Logistik GmbH Dresden. Der Erbbaurechtsvertrag wurde am 07.03.2012 notariell aufgehoben. Das Gelände war mit zwei Lagerhallen bebaut, wovon eine dieser Hallen Anfang 2015 zurückgebaut wurde. Von der zurückgebauten zweiten Halle sind nur noch die Stützwand der ursprünglichen Stahlbaukonstruktion und die Bodenplatte vorhanden (**Bild 9** bzw. **Tektur zum Übersichtslageplan** → Ostbegrenzung des Terminals).



Bild 9: Ansichten **Kaltlagerhalle 1** u. noch vorhandene Stützwand mit Bodenplatte ehemalige **Kaltlagerhalle 2** im östlichen Bereich des Hafens

6.3 Herrichten und Erschließen

6.3.1 Herrichten

Bestandteil des Vorhabens sind der selektive Abbruch von Gebäuden sowie der verwendungsorientierte Rückbau von bestehenden Hafenanlagen. Dabei wird der Rückbau des Bestandes in drei Unterpositionen gegliedert.

- Hafenstrukturen (z. B. Gebäude, Einfriedungen)
- Verkehrsstrukturen (z. B. Gleise, Straßen)
- bisher ungenutzte Freiflächen

Komplettabbrüche sind für einen Schuppen sowie eine Werkstatt und ein Trafogebäude vorgesehen (**Bild 10** und **Tektur zum Übersichtslageplan**).



Bild 10: Ansichten der komplett abzubrechenden Gebäude

Die Komplettabbrüche der in **Bild 10** ersichtlichen Gebäude sind aus den nachfolgend genannten Gründen gerechtfertigt.

Der Schuppen und das Werkstattgebäude befinden sich in dem Bereich des Vorhabengrundstücks, der für den Gleisneubau, die Containerumschlagflächen und die LKW-Fahrbahn vorgesehen ist (**Tektur zum Übersichtslageplan**).

Ähnlich stellt sich die Situation für das Trafogebäude dar. Dieses befindet sich unmittelbar hinter der **Kaltlagerhalle 1** in nördlicher Richtung (**Tektur zum Übersichtslageplan**). Damit liegt es innerhalb der für die Anlage der Gleise 5 und 6 vorgesehenen Flächen.

Westlich grenzt ein Lagerplatz an die **Kaltlagerhalle 1**, der von einer Mauereinfriedung umgeben ist. Auch zwischen der **Kaltlagerhalle 1** und der noch vorhandenen Stützwand der ehemaligen Halle 2 befindet sich ein Lagerplatz (**Bild 9**). Die Oberflächenbefestigungen dieser Lagerplätze sollen gleichfalls, annähernd in den Abmaßen des Teilabbruches für die **Kaltlagerhalle 1** (ca. 32 m x 25 m), zum Teil zurückgebaut werden. Von den Rückbaumaßnahmen werden unterschiedliche Oberflächenbeschaffenheiten bzw. Flächenanteile betroffen sein. Der Lagerplatz westlich der **Kaltlagerhalle 1** ist als Betonfahrbahndecke ($\approx 940 \text{ m}^2$)

mit angrenzender(m) Beton-Verbundpflasterung bzw. Rasenstreifen und der Lagerplatz östlich von Halle 1 als Asphaltdecke ($\approx 680 \text{ m}^2$) ausgeführt.

Auch im Bereich der zu errichtenden LKW-Stellplätze (ehemals **von der** Abbruch & Recycling GmbH Dresden betriebene Betonmischanlage) sind Betonoberflächenbefestigungen und Mauereinfriedungen abzubrechen sowie Rückbauten von Winkelstützelementen vorzunehmen (**Tektur zum Übersichtslageplan, Bild 11**).



Bild 11: Betondecke und Mauereinfriedungen im Bereich der vormals durch die Abbruch & Recycling GmbH Dresden betriebenen Mischanlage

Die Verkehrsstrukturen gliedern sich in schienengebundene und straßengebundene Objekte. Für den Neubau des KV-Terminals im „Alten Hafen“ Riesa sollen schienengebundene Objekte mit einer Gesamtlänge von 2.055 m vorhandenen Gleisen einschließlich Schienen, Schwellen, Kleineisenteile sowie Gleisendabschlüsse (Prellböcke) und 12 Weichen zurückgebaut werden (**Tektur zum Übersichtslageplan**).

Teilweise erfolgen auch Gleislageanpassungen, vor allem Gleisanhebungen, welche nicht dem Terminal zuzuordnen sind. Diese Objekte befinden sich außerhalb des KV-Terminals, jedoch innerhalb der Plangrenzen, und werden überwiegend durch die „Beiselen GmbH Ulm“ (**Bild 12**) genutzt. Bedingt durch die Realisierung des Projektes „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ sind auch die durch die o. g. Firmen genutzten schienengebundenen Objekte z. T. zurück zu bauen und neu an die Gleisbauauslegung des Terminals anzupassen. **Hierbei handelt es sich um notwendige Folgemaßnahmen.**



Bild 12: Düngemittelanlage der Beiselen GmbH Ulm im Hafen Riesa, außerhalb des geplanten KV-Terminalbereiches

Das Vorhaben berührt die Belange des Unternehmens „Beiselen GmbH Ulm“. Für die „Beiselen GmbH Ulm“ ist die Gleiszu- bzw. -abfahrt zu gewährleisten. Hierzu werden im Rahmen der gegenwärtig laufenden Genehmigungsplanungen Gespräche und daraus resultierend definierte Vereinbarungen sowohl für den Zeitraum der Bauphase als auch der zukünftigen Nutzung getroffen.

Neben den vollständigen und anteiligen Rückbauten baulicher Anlagen, Oberflächenbefestigungen und von Mauereinfriedungen sind auch selektive Abbrüche bzw. verwendungsorientierte Rückbauten von im Erdreich eingebrachten ungebundenen Betonschwellen, von Schotter- und Kleingranitpflasterungen, von Schächten, von Fundamenten und von Beleuchtungsmasten sowie von Stahlschutzplanken (z. B. **Bild 13**) zu realisieren.



Bild 13: Ausgewählte Ansichten von Oberflächenbefestigungen, Mauereinfriedungen und einer Stromverteilerstation im Hafen Riesa

Bei den straßengebundenen Strukturen sind auch der Rückbau von Teilen einer 1997 hergestellten Asphaltstraße in Bordsteineinfassungen mit z. T. angrenzenden Gehwegbestandteilen aus Beton-Verbundpflaster zu berücksichtigen. Der überwiegende Teil der Maßnahmen betrifft Flächen in der Umgebung des Schuppens und der Werkstatt (**Bild 14** und **Tekur zum Übersichtslageplan**).



Bild 14: Asphaltstraße mit Gehweg vor dem Werkstattgebäude

Die Arbeiten an den Freiflächen beinhalten Rodungsarbeiten (z. B. Baumfällung, Strauch- und Wurzelstockbeseitigung → **Bild 15**) sowie die Beseitigung und Entsorgung von Haufwerken.

Hinsichtlich der zu fällenden Bäume werden sowohl die Planung, Beantragung als auch die Umsetzung der entsprechend notwendigen Arbeiten unter Berücksichtigung der geltenden Baumschutzsatzung der Großen Kreisstadt Riesa ausgeführt. Je nach Genehmigungsaufgaben werden ggf. notwendige Rekultivierungsmaßnahmen (z. B. Baumpflanzungen) umgesetzt.



Bild 15: Ausgewählte Ansichten zu den Rodungen und zur Beseitigung von Haufwerken

Das Baufeld weist unterschiedliche Höhenlagen auf. Der Höhenunterschied von der jetzigen Geländeoberkante (GOK) an der Kaikrone (95,45 m ü. NHN) und dem landseitigem Ende des Baufeldes (96,3 m ü. NHN) beträgt 85 cm (**Tektur zum Übersichtslageplan**).

Um eine ebene Betriebsfläche herzustellen, soll das Gelände auf einen einheitlichen Höhenkote von 96,25 m ü. NHN aufgefüllt werden (**Bild 16**). Gleichzeitig werden mit dieser Maßnahme Baugrundverbesserungen erreicht. Die Höhenbaugrundregulierungen gehen von den Flächen- bzw. daraus resultierenden Volumenrandbedingungen 600 m x 100 m x Ø 0,4 m ≈ 24.000 m³ aus.



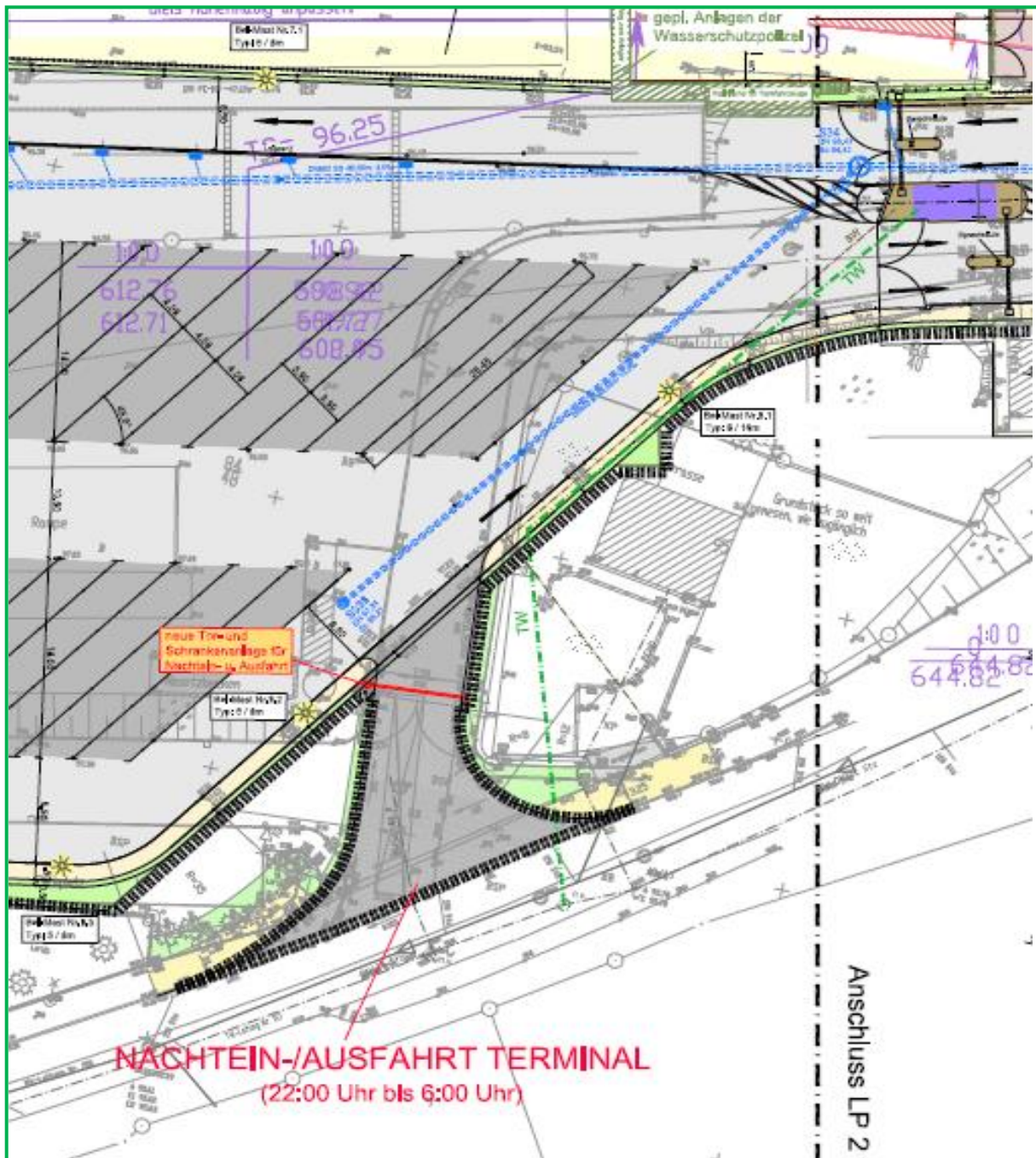
Bild 16: Beispielhafte Ansicht zur Höhenbaugrundregulierung nach dem Rückbau der Gleise 1 bzw. 2 und erfolgtem Oberflächenabbruch (Betongleisplatten und Unterbau)

6.3.2 Erschließen

6.3.2.1 Trink- und Abwassererschließung

Das Vorhaben umfasst die Errichtung eines Gategebäudes im KV-Terminal. Dieses Gebäude ist trink- und abwasserseitig zu erschließen.

Die Versorgung des Gategebäudes mit Trinkwasser erfolgt über einen Anschluss an das öffentliche Wasserversorgungsnetz aus den Leitungsnetzen des örtlichen Wasserversorgungsunternehmens, der „Wasserversorgung Riesa/Großenhain GmbH“. Das Versorgungsunternehmen teilte in der Stellungnahme zu den **Planfeststellungsunterlagen (Stand: Mai 2015)** mit, dass der damaligen Planung aufgrund zu geringer Leitungsdimensionen nicht entsprochen werden könne. Ein Abgang an die vorhandene Hausanschlussleitung d 32 PEHD, Paul-Greifzu-Straße 4 (Containerverkehrabfertigungsgebäude) zur Trinkwasserversorgung sei nicht möglich. Der TW-Anschluss müsse direkt an die Trinkwasserversorgungsleitung DN 150 GGG in der Paul-Greifzu-Straße erfolgen. Dieser Hinweis wurde bei der Erstellung der Tekturplanungsunterlagen beachtet. Es erfolgte eine Umplanung des Trinkwasseranschlusses an das Netz der Wasserversorgung Riesa/Großenhain GmbH (**Planauszug 5** bzw. **Planteil, Ordner 2, Tektur zum Lageplan 1, Zeichnungsnummer 2.5.1-1**). Zum Zwecke der Detailplanung dieser Einbindung in das TW-Netz werden im Rahmen der Ausführungsplanung Gespräche zwischen der Wasserversorgung Riesa/Großenhain GmbH, dem Planungsunternehmen und der Vorhabenträgerin geführt und daraus resultierend die entsprechend notwendigen Entscheidungen resp. Vereinbarungen getroffen.



Planansatz 5: Umplanung „Trinkwasseranschluss Gategebäude“

Quelle: duisport consult GmbH

Im Terminal fällt kein Produktionsabwasser an. Das im Gategebäude aus den Sanitärbereichen anfallende Schmutzwasser wird in den Mischwasserkanal vom „Zweckverband Abwasserbeseitigung Oberes Elbtal e. V. Riesa“ eingeleitet.

Vorgespräche mit der resultierenden Festlegung von Auslegungsparametern wurden bereits im Frühjahr 2012 mit den beiden o. g. Ver- bzw. Entsorgungsunternehmen geführt.

6.3.2.2 Elektroenergieversorgung

Die elektrische Energie zur Versorgung des geplanten KV-Terminals wird aus dem 20kV-Netz mittels Einbindung in die Leitung 0438 der Stadtwerke Riesa GmbH bezogen. Entsprechend den Aufschaltbedingungen der Stadtwerke Riesa GmbH werden die Mittelspannungsanlagen erstellt. Versorgt werden aus der Anlage mit 0,4 kV alle Verbraucher, außer die beiden Containervollportalkräne. Diese Krananlagen werden mit 20 kV direkt eingespeist.

In dem geplanten KV-Terminal sind Kabelleerrohr- und Kabeltrograssen für die Stromversorgung von Hochbauten (Gategebäude), der Beleuchtungsanlagen, der Leit- und Sicherungstechnik, einer Bremsprobeanlage und der Elt-Versorgung der Krananlagen vorgesehen. Außerdem sind 12 Anschlüsse für temperaturgeführte Ladeeinheiten (Kühlcontainer) geplant.

Die ehemals im Trafogebäude C stationierten Aggregate, Bauteile, teilweise Kabel sowie anderes Zubehör sind im Rahmen des genehmigten Bauvorhabens „Containerservicehalle“ in einem neuen aus Stahlbeton bestehenden Transformatorengebäude fachgerecht installiert worden. Diese dienen ebenfalls der Versorgung des Vorhabengrundstücks.

Zur Versorgung der beiden Containervollportalkräne mit Elektroenergie ist die Beschaffung und die Installation einer weiteren Mittelspannungsanlage notwendig. Diese soll ca. 85 m östlich des Gatebereiches installiert werden (**Tektur zum Übersichtslageplan → neben Bremsprobeanlage**). Hierzu ist vorgesehen, die Mittelspannungsanlage zum gegebenen Zeitpunkt unter wettbewerblichen Aspekten als Fertigteilgebäude in Stahlbetonausführung (ca. 6,6 m x 3 m x 3,3 m, Kabelkeller 0,8 m), inkl. funktionsbedingter Elt-Ausrüstung und Transformator, auszuschreiben. Die Gebäudeaußenflächen sollen aus Sichtbeton und das Flachdach aus wasserundurchlässigem Beton bestehen. Der Aufbau des Fertigteilgebäudes erfolgt aufgeständert, sodass es hochwassersicher im Hinblick auf das Bemessungsjahrhunderthochwasser (96,93 m ü. NHN) sein soll.

Ausgehend vom Standort der Trafostation B wird eine Mittelspannungsschleife bis in die neu zu errichtende Mittelspannungsanlage geführt. Von dieser erfolgt dann die Anbindung der vorstehend genannten im Jahr 2015 im Containerservicebereich errichteten Trafostation, von der beispielsweise auch die Elektroenergieversorgung der gleichfalls 2015 errichteten Funktionshalle sowie der Düngemittelanlage, die sich außerhalb des Terminals befindet, realisiert wird.

6.4 Hochbauten

Alle Hochbauten (Gategebäude, Mittelspannungsanlage und Bremsprobeanlage) sind Bestandteil der Beantragung und sollen planfestgestellt werden.

6.5 Technische Anlagen

6.5.1 Löschwassersystem

Die nach Maßgabe der Anforderungen des DWA-Merkblattes 405 von 96 m³/h erforderliche Versorgung des Vorhabens mit Löschwasser für mindestens zwei Stunden aus dem öffentlichen Trinkwassernetz ist nicht gegeben. Aus diesem Grund wird in einem an der Hafenwand vorzusehenden Auslaufbauwerk (**Bild 16**) eine Doppelpumpenanlage installiert, die in die Löschwasserleitungen einspeist und die Unterflurhydranten über ein Löschwassersystem im Terminal versorgt (**Tektur zum Übersichtslageplan**).

Das Löschwassersystem wurde auf der Grundlage von gesetzlichen Bestimmungen (z. B. Sächsische Bauordnung) sowie technischen Empfehlungen und Vorschlägen (z. B. Technische Regeln für brennbare Flüssigkeiten 20 und 40) ausgelegt. Daraus resultierend wurde ein Brandschutzkonzept (**Ordner 8, Register 2**) erarbeitet, welches u. a. die Vorhaltung und Gestaltung von Feuerwehruzufahrten, die Mindestanzahl und die -abstandsanordnung (max. 100 m) verfügbarer Hydranten beinhaltet.

Für das geplante KV-Terminal ist eine Versorgung mit insgesamt sieben Hydranten vorgesehen, die über ein ca. 600 m langes Stichleitungssystem mit Wasser aus dem Hafenbecken und über die Doppelpumpenanlage im Auslaufbauwerk gespeist werden.

Hinsichtlich der Feuerwehruzufahrten ist auf eine Besonderheit hinzuweisen. Aufgrund der zwingend notwendigen Feuerwehrfahrzeugzugänglichkeit des östlichen Terminalbereiches, insbesondere der Kranbahnen sowie der Gleisendabschlüsse und der dort befindlichen Containerumschlagflächen, ist die Verlagerung der östlichen Terminalgrenze um ca. (15...20)m in Richtung Düngemittelanlage erforderlich (**Tektur zum Übersichtslageplan**). Im Weiteren wird auf das o. g. Brandschutzkonzept (**Ordner 8, Register 2**) verwiesen.

6.5.2 Beleuchtung

Um das KV-Terminal im Freien jederzeit unabhängig vom Tageslicht betreiben zu können, sind geeignete Maßnahmen zur Ausleuchtung der Terminalflächen und der Gleise zu realisieren. Deshalb wird das KV-Terminal nach dem Stand der Technik und der Arbeitsstättenverordnung ausgeleuchtet. Detaillierte Informationen, z. B. hinsichtlich der vorgesehenen Anordnung von Lichtmasten auf dem Terminalgelände und der sich im Rahmen der Projektrealisierung daraus ergebenden Kabelführungen, sind näherungsweise **der Tektur zum Übersichtslageplan** und der Lichtimmissions-Untersuchung vom 04.11.2014 (**Ordner 7, Register 3**) zu entnehmen. Für die Bemessung der Beleuchtung findet die DIN EN 12464 Teil 2 – Arbeitsstätten im Freien – und für Gebäude die DIN EN 12464 Teil 1 Anwendung.

Vorgesehen ist die Installation von insgesamt 26 Beleuchtungsmasten. Dabei sollen 4 Beleuchtungsanlagen bei Höhen von 37 m als absenkbare Anlagen errichtet werden. Als starre Ausführungen sind vorgesehen: 2 Beleuchtungsanlagen mit einer Höhe von 16 m, 2 weitere mit einer Höhe von 12 m sowie 18 Anlagen mit Einzelmasten und einer Höhe von jeweils 8 m (z. B. **Bild 17**).



Bild 17: Beispiele von Mastbeleuchtungsanlagen

Bildquelle: www.tecnopali.it

Gegenüber dem Planungsstand Mai 2015 hat sich, u. a. resultierend aus der geänderten Planfeststellungsgrenze, die Anzahl der Einzelmasten mit je 8 m Höhe um zwei Masten resp. der entsprechend seinerzeit geplanten Beleuchtungskonfiguration reduziert. Außerdem entfallen die im Gleisbereich der Düngemittelsilos ursprünglich geplanten 12 Einzelleuchten. Eine Aktualisierung der „**Lichtimmissions-Untersuchung**“ (**Ordner 7, Register 3**) sieht die Vorhabenträgerin infolge dieser Reduzierungen als nicht erforderlich an. Mit dieser Planungsänderung sind die Ergebnisse dieser „**Lichtimmissions-Untersuchung**“ eher als zur sicheren Seite hin einzuordnen, da in dieser Untersuchung mit der Randbedingung von insgesamt 20 Einzelmasten mit jeweils 8 m Höhe und von 12 Einzelleuchten ausgegangen wurde.

Hinsichtlich der „**Lichtimmissions-Untersuchung**“ ist jedoch auf nachfolgend beschriebene Besonderheit hinzuweisen: Resultierend aus den Ausführungen in den Stellungnahmen

resp. Einwendungen und im Rahmen der Erörterungstermine zu den **Planfeststellungsunterlagen (Stand: Mai 2015)** wurde eine Tektur der „**Umweltverträglichkeitsstudie**“ vorgenommen (**Ordner 3, Register 1**). Es wurde festgestellt, dass besonders nachtaktive Arten der Insektenfauna von den nächtlichen Beleuchtungseinrichtungen betroffen sein können. Möglichkeiten zur Vermeidung bzw. Minderung dieses Konfliktes sind mit dem Einsatz insektenfreundlicher Beleuchtungsanlagen mit Leuchtdioden (LEDs), die warmweiße Farbtemperaturen ausstrahlen, gegeben. Dabei müssen die eingesetzten Leuchten zwecks Vermeidung von unkontrolliertem Streulicht nach oben abgeschirmt sein. Außerdem sind vollständig gekapselte Gehäuse gegen das Insekteneindringen vorzusehen. Mit den Berechnungsergebnissen der vorliegenden „**Lichtimmissions-Untersuchung**“ (**Ordner 7, Register 3**) sind die Randbedingungen hinsichtlich der Lichtverteilungskurve (Lichtkegel, Beleuchtungsstärke) vorgegeben, welche zur Erfüllung der in dieser Untersuchung als Grundlage angewandten Lichtleitlinie definierten Immissionsrichtwerte der Beleuchtungsstärke erforderlich sind. Ausgehend von diesen Berechnungsergebnissen wird diese vorliegende „**Lichtimmissions-Untersuchung**“ unter Berücksichtigung der vorgestellten Besonderheit zur Vermeidung bzw. Verminderung der Betroffenheit besonders nachaktiver Arten der Insektenfauna an die Verwendung der laut „**2.Tektur - Umweltverträglichkeitsstudie**“ (**Ordner 3, Register 1**) Leuchten- und Lampentypen in LED-Ausführung überprüft und die entsprechende Konfiguration in der Ausführungsplanung festgelegt.

Hinsichtlich der Beleuchtung von Gleisanlagen sind u. a. definierte Anforderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), der Arbeitsstättenverordnung (ASR) 41/3 und der BGV D 30 – Schienenbahnen (BGV ... Berufsgenossenschaftliche Vorschrift) zu erfüllen.

Nach Auswertung o. g. Verordnungen sowie in anderen Regelwerken formulierten Bestimmungen ist für das Bahnmodul eine ausreichend konfigurierte Gleisfeldbeleuchtung zu installieren. Dabei ist für den Gleisbereich, ab bzw. bis zum Ende der Kranbahn keine Beleuchtung vorgesehen. Dieser Bereich wird ausreichend sowohl durch die Terminalbeleuchtungsmasten als auch durch die an den Containervollportalkranen befindlichen Beleuchtungen mit Licht versorgt. Demgegenüber ist jedoch in dem Gleisbereich, beginnend ab dem Gategebäude bis zum Beginn der Kranbahn, was ungefähr auch dem Ende der Weichenstandorte entspricht, eine ausreichend dimensionierte Beleuchtung sicherzustellen.

In den gegenwärtigen Planungen sind für den zuvor benannten Gleisbereich und den LKW-Parkplatzbereich insgesamt 11 Beleuchtungsmasten berücksichtigt. Davon sollen einer mit 12 m, zwei Stück mit 16 m und 8 Stück mit 8 m Höhe ausgelegt werden.

Bild 18: Beispiele von Aufsatzleuchten für Gleisfeldbeleuchtungsmasten (Quelle: www.rademacher.de; Rademacher Geräte-Elektronik GmbH & Co. KG)



Die detaillierte Anordnung der Leuchten ist im Rahmen der Ausführungsplanung nach Maßgabe der vorstehend genannten technischen Regelwerke und Richtlinien vorzunehmen.

6.5.3 IT-, Kommunikations- und Fernmeldetechnik, Betriebsleitsystem

Alle Prozesse im geplanten KV-Terminal werden IT-geführt. Dazu ist eine entsprechende Hard- und Softwareausstattung vorgesehen. Außerdem soll das Terminal mit konventionellen Telekommunikationsanschlüssen (ISDN und DSL) ausgestattet werden. Diese dienen der Sprach- und Datenübermittlung. Innerhalb des Terminals erfolgt die Sprach- und Datenübermittlung über kabelgeführte und drahtlose Verbindungen. Die Containervollportalkräne sollen über Lichtwellenleiterkabel an das Kommunikationsnetz angeschlossen werden. Zum Anschluss von Access-Points an das Kommunikationsnetz (drahtlose Datenübertragung) werden die Lichtwellenleiterkabel zu den Lichtmasten verlegt. Mittels eines Betriebsleitsystems werden sämtliche Containerbewegungen gesteuert, d. h. Verwaltung der Ver- und Entladeaufträge und Steuerung der Stellplatzbelegungen sowie Dokumentation. Die Abläufe werden durch das Betriebsleitsystem optimiert. Öffentliche, naturschutzrelevante und landschaftliche Belange sind infolge der Installation und des Betriebes der IT-, Kommunikations- und Fernmeldetechnik sowie des Betriebsleitsystems nicht betroffen.

6.5.4 Umschlaggeräte

Im Terminalbetrieb werden zwei Containervollportalkräne (CVP) und je ein bereits im Hafenbestand befindlicher(s) Reachstacker bzw. Mehrwegefahrzeug eingesetzt.

Die CVP sind schienengebunden elektrisch betrieben und haben eine Spurweite von ca. 38 m. Das Portal überspannt 6 Ladegleise. Die Ausladung ab der wasserseitigen Stütze beträgt ca. 30 m und über Land ca. 25 m. Die Energieeinspeisung (Elt) erfolgt mit 20 kV. Die Kräne werden lärmgemindert entsprechend dem Stand der Technik ausgeführt werden.

Zur Ausrüstung der Kräne gehören Automatikspreader mit 41 t Tragfähigkeit für Container von 20' bis 45'. Ein Spreader ist mit genormten Greifkanten für den Umschlag von Wechselbehältern, Jumbobehältern und für kranbare Sattelanhänger ausgerüstet (z. B. **Bild 19**).



Bild 19: Spreader zur Aufnahme von 20' bis 45'-Containern, Wechsel- u. Jumbobehältern

Die Reachstacker (**Bild 20**) werden von Dieselmotoren angetrieben, an der Vorderachse besitzen sie vier gummiereifte Räder, die Lenkachse befindet sich hinten und hat zwei Räder.



Bild 20: Reachstacker für Containertransportprozesse

(Quelle: <http://upload.ecvv.com>)

Die Nutzung von Reachstackern auf den Flächen des bereits genehmigten Containerservicebereich ist durch die in der vorliegenden Baugenehmigung enthaltenen Nebenbestimmungen eingeschränkt. Mit der Inbetriebnahme des geplanten Vorhabens geht keine über diese Nebenbestimmungen hinaus gehende Nutzung der Reachstacker einher.

Der geplante Betrieb der Containervollportalkräne führt zu Schallimmissionen an den umliegenden Nutzungen, darunter auch zu Wohnzwecken genutzte Gebäude. Um die ggf. an den jeweiligen Immissionsorten ankommenden Immissionen so gering wie möglich zu halten, werden im Rahmen der zum gegebenen Zeitpunkt durchzuführenden Ausschreibung zur Lieferung und zur Installation dieser CVP schalltechnische Mindestanforderungen definiert und angesetzt.

Neben den durch die Containervollportalkräne sowie den Containerumschlag mit diesen verursachten Geräuschimmissionen entstehen diese auch durch die Fahrbewegungen von Reachstackern und LKW sowie deren Be- und Entladetätigkeiten.

Auf der Basis eines idealisierten Tagesbetriebsablaufs wurden unter Berücksichtigung der Vorgaben des Betreibers die Geräuschemissionen auf dem Terminal abgeschätzt. Von der TBL Dresden GbR wurde ein „Schalltechnisches Gutachten“ vom 04.11.2014 zur fachlichen Bewertung der Geräuschemissionen und deren Auswirkungen auf die nächstgelegenen und damit schützenswerten Wohnnutzungen erarbeitet (**Ordner 7, Register 1**).

Zur Begrenzung der Geräuschauswirkungen des Terminalbetriebs auf die jeweils nächstgelegene Wohnnutzung war zunächst eine permanente Abschirmung durch die Errichtung einer mobilen Lärmschutzwand während der Nachtzeit vorgesehen. Dabei sollte u. a. entlang der nördlichen Terminallfläche durch Container ein mindestens 5 m hoher, durchgängiger Lärmschutz errichtet werden (vgl. **Planteil → Ordner 2 → Schnitt D-D**). Die 2-fach übereinander gestapelten Containerreihen sollten durch betriebliche Arbeitsabläufe gewährleistet werden. Die Thematik mobiler Containerstapelzeilen als Schallabschirmung wurde sowohl in den Stellungnahmen bzw. Einwendungen von TÖB's, Bürgern, Interessengemeinschaften etc. als auch in den Erörterungsterminen ausführlich diskutiert. Nach den Ergebnissen des umfassend überarbeiteten Schallgutachtens ist eine Schallabschirmung in nördlicher Richtung zur Einhaltung der maßgeblichen Schallimmissionsrichtwerte nicht erforderlich. Auf sie kann daher verzichtet werden.

Nachfolgend sind einige Schwerpunkte aufgeführt, die in der durch die **PEUTZ GmbH**, zum Teil TBL Dresden GbR, erstellten „**Tektur – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ (TBL Dresden GbR, Bericht 024/14 vom 04.11.2014) unter Berücksichtigung der Einwendungen und Fragen aus dem EÖT vom 27.09.2016 sowie vom 20. u. 21.03.2019 (2.Tektur)**“ enthalten sind. Diese Ergänzungsunterlage mit den entsprechenden Ergebnissen zum „**Schalltechnischen Gutachten**“ der **TBL Dresden GbR (Ordner 7, Register 1)** ist **gleichfalls** im **Ordner 7, Register 1**, einseh- und nachvollziehbar. Geprüft, ergänzt bzw. überarbeitet wurden u. a.:

- ➔ Nähere Erklärung Ansatz für Schallimmissionen der Vorbelastungs-Schallquelle SBO-Hafennordseite (verbleibender Güterumschlag nach Einstellung dortiger Containerumschlag nach Inbetriebnahme KV-Terminal Südseite „Alter Hafen“)
- ➔ Nachreichung von Berechnungen der Vorbelastung durch die ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH und die EDF Elbe-Drahtwerke Feralpi GmbH
- ➔ Detailliertere Darstellung der Bahn-Schallemissionen aus eigenen Messungen der TBL GbR
- ➔ Überprüfung der Anzahl der Bremsvorgänge bei Bahntransporten
- ➔ ggf. Beachtung Impulspegel Bremsprobeanlage (z. B. Schlauch abziehen)
- ➔ Ansatz Mischgebiet für Immissionsort 01 (Kirchstraße 46)
- ➔ Berücksichtigung einer LKW-Länge auf öffentlicher Straße als Gewerbelärm
- ➔ Schallemissionen Containerumschlag Verkehrsträger Schiff berücksichtigen
- ➔ Berücksichtigung von Bodeneffekten, z. B. Wasseroberfläche, Umgebung
- ➔ Kühlcontainerbetrieb einbeziehen
- ➔ Berücksichtigung kurzzeitiger maximale Schallereignisse
- ➔ Durchführung einer Verkehrslärmprognose
- ➔ Erstellung einer Baulärmprognose
- ➔ Reduzierung der LKW-Fahrten in der Nachtzeit
- ➔ Ausweitung der südlichen Lärmschutzwand in Höhe und Breite

Hinsichtlich der Ein- und Ausfahrten in bzw. aus dem KV-Terminal hat sich u. a. auch im Zuge der Überprüfung der vorstehend genannten Schwerpunkte ergeben, dass jetzt jeweils separate Anbindungen an die Paul-Greifzu-Straße für die Tageszeit (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) bzw. für die Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) erfolgen (sh. **Abschnitt 4.2, S. 25**).

In den Nachtstunden dürfen maximal 2 LKW ein- und ausfahren (also 2 Einfahrten und 2 Ausfahrten pro Stunde). Bei dieser Maßgabe werden die nach der TA Lärm zulässigen Richtwerte eingehalten. Hierbei wurde berücksichtigt, dass entlang der „südlichen LKW-Fahrspur“ eine ca. 125 m lange und ca. 8 m hohe Schallschutzwand errichtet wird. Nähere Einzelheiten sowie die Lage der Schallschutzwand sind der beigefügten „**Tektur – Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ (TBL Dresden GbR, Bericht 024/14 vom 04.11.2014) unter Berücksichtigung der Einwendungen und Fragen aus dem EÖT vom 27.09.2016 sowie vom 20. u. 21.03.2019 (2.Tektur)**“ zu entnehmen (Ordner 7, Register 1). Die Errichtung der beschriebenen Lärmschutzwand ist Teil des zur Planfeststellung gestellten Vorhabens.

6.5.5 Bremsprobeanlage

Zur Sicherstellung der Ausfahrt von abgefertigten Zügen soll am westlichen Gleisende des Bahnmoduls, in unmittelbarer Nähe der neu zu installierenden Mittelspannungsschaltanlage (**Tektur zum Übersichtslegeplan**), eine Bremsprobeanlage errichtet werden. Diese könnte im Wesentlichen aus einem 20'-ISO-Container (Innenmaße ca. 6 m x 2,5 m x 2,5 m) bestehen, der zur Aufnahme der Druckluftanlage mit den für die vollständige Funktion benötigten Komponenten (z. B. Kompressor, Filter, Trockner) dient. Unmittelbar daneben sind zwei Streifenfundamente herzustellen, auf denen der Druckluftbehälter zu installieren ist. Des Weiteren gehören zur Bremsprobeanlage drei Druckfüllstationen (Bremsprobegeräte), inkl. Ständer, Anschlüssen und Schlauchleitungen, deren Anordnung am westlichen Gleisende des Bahnmoduls zwischen jeweils zwei Gleisen vorgesehen ist. Die Bremsprobeanlage ist gemäß der in **Bild 21** ersichtlichen Auslegung vorgesehen. Eine Detailplanung erfolgt indes erst im Ergebnis der Ausführungsplanung.



Bild 21: Beispiel einer Bremsprobeanlage

Bildquelle o. re.: www.seitz-drucklufttechnik.de

6.5.6 Umsetzung LKW-Düngemittelanlage

Östlich des Vorhabengrundstücks befinden sich drei Tanks zur Zwischenlagerung von Flüssigdünger „AHL“ (vgl. **Tektur zum Übersichtslegeplan**). Die Befüllung dieser Tanks erfolgt mittels Pumpen. Die Anlieferung erfolgt wasserseitig per Binnenschiff bzw. landseitig per Kesselwaggons. Außerdem ist eine Düngemittelabgabestelle für LKW-Tankwagen installiert. Die Tanks und die erforderlichen Aggregate sowie die dazugehörige Mess-, Steuerungs- und Regelungstechnik (**Bild 22**) werden durch die Beiselen GmbH Ulm, vertreten durch den Regionalvertrieb in Wilsdruff, unterhalten. Für die Ansiedlung des Unternehmens im Hafen Riesa wurde ein entsprechender Vertrag zwischen der Beiselen GmbH und der Vorhabenträgerin abgeschlossen. Darin ist u. a. geregelt, dass die fahrbahn-, die schienen- und die wasserseitige Anbindung durch die Vorhabenträgerin sicherzustellen ist.



Bild 22: Flüssigdüngertanks und Aggregatetechnik

Vorhabenbedingt besteht die Notwendigkeit, die LKW-seitige Düngemittelabgabestelle vom gegenwärtigen Standort weiter in südöstliche Richtung umzusetzen (**Bild 23**). Außerdem sind zwei bahnseitige Entnahmestellen in ihrer Höhenlage neu anzupassen (z. B. **Bild 22**).

Während der Bauzeit kann für einen bestimmten Zeitraum keine Andienung der wasser- und landseitigen Entladestelle bzw. Abgabe an LKW-Tankwagen erfolgen. Dieser Zeitraum wird zum gegebenen Zeitpunkt in Anlehnung an den dann vorliegenden Bauzeitenplan mit der Beiselen GmbH Ulm abgestimmt.

6.6 Außenanlagen

6.6.1 Verkehrs- und Umschlagflächen

Zu den Verkehrsflächen des Vorhabens zählen alle außerhalb des Umschlagbereiches angeordneten Straßen und Gehwege. Diese sind die Ein- und Ausfahrten zum KV-Terminal, die Feuerwehrzu-/ausfahrten und die LKW-Stell- und Vorstauflächen zum Gate.

Die Straßenanbindung des KV-Terminals ist für den Tageszeitraum (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) vom Knotenpunkt Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße vorgesehen (**Tektur zum Übersichtslageplan**). Die Anbindung ist gemäß dem in **Ordner 8, Register 1**, beigefügten Gutachten der DR. BRENNER Ingenieurgesellschaft mbH untersucht worden. Sie ist danach als Vorfahrtsknoten leistungsfähig. Der Empfehlung des Gutachtens, den Versatz der zukünftigen Terminalzu-/ausfahrt und der Uttmannstraße zu beseitigen, wird gefolgt.



Bild 23: Düngemittelannahme- bzw. -abgabeeinrichtungen für LKW bzw. Kesselwaggons

Im Nachtzeitraum erfolgt die Zu- bzw. Ausfahrt zum KV-Terminal von der Paul-Greifzu-Straße über die bereits vorhandene am Containerverkehrabfertigungsgebäude befindliche, jedoch im Rahmen der Vorhabenrealisierung anzupassende Hafenanbindung (**Planteil → Ordner 2, Tektur zum Übersichtslageplan**).

Die Fahrbahnbereiche im Terminal unterteilen sich in die Bereiche für den Umschlag sowie in die Fahr- und Ladespuren. Für den Umschlag und für die transportbedingte Abstellung sind geeignete Flächen herzustellen.

Im Umschlagbereich werden die Abstellflächen für Container, Wechselbrücken etc. hochbelastbar und flüssigkeitsundurchlässig ausgeführt (**Planteil → Ordner 2 → Schnitt C-C**). Dabei werden diese als Gefahrgutumschlagsflächen ausgewiesenen Bereiche als stoffdichte Auffangwanne in Stahlbeton hergestellt. Mit Ausnahme der ADNR-Gefahrgutklasse 1, 4.2, 6.2 und 7 (ADNR 2009: Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein) können alle Güter umgeschlagen bzw. abgestellt werden.

Weiter südlich befinden sich die im Jahr 2015 hergestellten Umschlagflächen für Leercontainer, an die im Rahmen der Vorhabenrealisierung eine LKW-Zu-/Ausfahrt zur LKW-Fahrspur angeordnet werden soll. Diese Umschlagflächen sollen durch ein mobiles Containerumschlaggerät angedient werden. Dabei übernehmen die bereits erwähnten Reachstacker den internen Quertransport sowie das Umstapeln der Ladeeinheiten und das Be- bzw. Entladen der LKW. Diese Umschlagflächen wurden in Asphaltbeton hergestellt. Ihre Zulassung und Nutzung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die gewählte Anordnung der Containerumschlag- und -stellflächen sowie die zentrale Anordnung des Kranbereiches dienen der Minimierung und der Abschirmung von Geräuschemissionen und gleichzeitig der Wirtschaftlichkeit des Terminalbetriebes (sh. u. vgl. **Planteil → Ordner 2 → Tektur zum Übersichtslageplan, Zeichnungs-Nr. 2.3-1**).

Querschnitte

Die Querschnittsbreite der bestehenden Zu- und Ausfahrtstraße beträgt ca. 7,6 m. Im Anschlussbereich zum Knotenpunkt Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße werden die Fahrstreifen aufgeweitet (**Planteil → Ordner 2 → Tektur zum Übersichtslageplan, Zeichnungs-Nr. 2.3-1**). Die Breite des Gehweges liegt bei 2,25 m. Sowohl die Straße als auch der Gehweg werden wieder an den Bestand angeschlossen (sh. u. vgl. **Tektur zum Übersichtslageplan, Zeichnungs-Nr. 2.3-1**).

Hinter dem Verwaltungsgebäude beträgt die Breite des Gehweges 1,5 m und die der Straße 9,5 m bzw. 6,5 m. Die Straße wird in diesem Bereich Teil des geplanten LKW-Stellplatz und ist zur Herstellung ausreichender Schleppkurven so zu dimensionieren. Im weiteren Verlauf und im Bereich hinter der Schrankenanlage beträgt die Fahrstreifenbreite 3,5 m. Beim Ausfahren aus dem umzäunten Gelände wird die Fahrbahn dann auf 6,5 m verbreitert und geht auf Höhe des Verwaltungsgebäudes schließlich wieder in den Bestand über. Mittels Schleppkurven wurde in Kurvenbereichen und an den Schrankenanlagen die Fahrkurve von Sattelzügen nachgewiesen und die Fahrbahn bei Bedarf aufgeweitet (vgl. **Planteil → Ordner 2 → Tektur zum Lageplan 1 Schleppkurven, Zeichnungs-Nr. 2.5.1-2**).

Die Fahrgassen des LKW-Parkplatzes werden im Einrichtungsverkehr befahren. Die Fahrgassenbreiten variieren zwischen 8,5 m und 10,5 m. Dies resultiert aus verschiedenen Richtlinien (EAR, DB-Ril 800), Schleppkurven-Nachweisen und der vorhandenen Fläche. Die Regelparkstandbreite beträgt bei Schrägaufstellung 3,5 m. Hier wurden einzelne Stellplätze, die ungünstiger zu befahren sind als andere, breiter ausgebildet. Die Parkstandtiefe beträgt fast 22 m, was senkrecht zur Fahrgasse bei einem Aufstellwinkel von 45° eine Länge von 18 m ergibt. Es wird empfohlen, dass Flächen im Seitenraum von festen Einbauten freizuhalten sind, da diese bis zu 0,5 m von Fahrzeugüberhängen überstrichen werden können. Insgesamt werden 23 Stellplätze für LKW geschaffen.

Der auf dem Grundstück der Vorhabenträgerin bereits vorhandene und durch Personal der Vorhabenträgerin sowie Besucher genutzte PKW-Parkplatz ist anzupassen.

Die Abmessungen des PKW-Parkplatzes betragen 2,5 m x 5 m, wobei die außenliegenden Parkstände zur besseren Befahrbarkeit um 0,5 m verbreitert werden. Die Fahrgassenbreite zwischen den Parkreihen beträgt 6 m. Insgesamt werden mindestens vier PKW-Parkplätze geschaffen, welche nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

Die Querneigung der Straßen liegt überwiegend bei 2,5%. Im Terminal liegt die Neigung bei 1,5%. Diese ist für die dort vorgesehene Containeraufstellung zweckmäßig. Im Bereich von Zwangspunkten variiert die Neigung.

Die Querschnitte im eigentlichen Terminal entwickeln sich von der Kaiwand ausgehend wie folgt (vgl. **Planteil → Ordner 2 → Schnitt D-D**):

Schifferweg
Containerstellfläche
Kranbahn
Containerstellfläche
Gleisbereich
Kranbahn
Ladespur
Fahrbahn
Containerstellfläche
Verkehrsfläche

Aufbau der Verkehrsflächen

Der Deckenaufbau der Straße und der LKW-Stellplätze wird für den Schwerlastverkehr ausgelegt. Gemäß RStO, Bauklasse I, Zeile 1 erfolgt diese Auslegung in Asphaltbauweise zu (vgl. **Planteil → Ordner 2 → Schnitt A-A**):

4	cm	Asphaltdeckschicht (Gussasphalt) MA 11 S
8	cm	Asphaltbinderschicht AC 22 B S
18	cm	Asphalttragschicht AC 32 T S
40	cm	Frostschutzschicht 0/45 (RCL)
<hr/>		
70	cm	Gesamtaufbau

Dieser Oberbau wird bis zum Ende der Schutzplanke hinter der Brücke ausgeführt. Die Schutzplanke dient der Sicherung zwischen LKW- und Zugverkehren an der Engstelle unter der Hafenbrücke (vgl. **Planteil → Ordner 2 → Schnitt B-B**).

Im weiteren Verlauf wird die Fläche der Fahrbahn und des Umschlagplatzes mit Asphaltbeton („Industrieasphalt“) gefertigt, der sich wie folgt aufbaut (vgl. **Planteil → Ordner 2 → Schnitt D-D**):

5	cm	Asphaltbeton AC 16 D S
8	cm	Asphaltbinderschicht AC 22 B S
10	cm	Asphalttragschicht AC 32 T S
47	cm	Frostschuttschicht 0/45 (RCL)
70	cm	Gesamtaufbau

In den Bereichen der Fahrbahn, der Ladespur und der Containerstellflächen ist ein flüssigkeitsdichter Aufbau nötig, weshalb dort FD-Betonplatten zum Einsatz kommen sollen.

30	cm	Betonplatten (FD-Stahlbeton nach TRws)
2	x	Folie (Gleitschicht aus 2 Lagen PE-Folie, Dicke 0,3 mm)
60	cm	hydraulisch gebundene Schicht C12/15
90	cm	Gesamtaufbau

Das Schrammbord besteht aus einem Oberbau mit Pflasterdecke (vgl. **Planteil → Ordner 2 → Schnitt A-A**):

8	cm	Rechteckpflaster (20x10cm)
3	cm	Bettung 0/5
19	cm	Frostschuttschicht 0/45 (RCL)
30	cm	Gesamtaufbau

Der Gehweg wird aus einem Oberbau mit Pflasterdecke bestehen (vgl. **Planteil → Ordner 2 → Schnitt B-B**):

8	cm	Platten (30x30cm, grau)
3	cm	Bettung 0/5
19	cm	Frostschuttschicht 0/45 (RCL)
30	cm	Gesamtaufbau

6.6.2 Gleisanlagen

6.6.2.1 Zuführungsgleise

Der bahnseitige Ziel- und Quellenverkehr zu dem geplanten KV-Terminal erfolgt über den Rangierbahnhof Riesa. Bei den geplanten Gleisanlagen des Vorhabens handelt es sich um eine Anschlussbahn, sodass im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren das Zustimmungs- und Genehmigungsverfahren gemäß §§ 5 ff. Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA) durchzuführen ist. Teil dieses Verfahrens ist die Klärung des bahnbetrieblichen Verfahrens bei der gleisgebundenen Zustellung und Abholung der Züge. Im gesamten Bereich der Anschlussbahn erfolgt ausschließlich Rangierbetrieb im Sinne der BOA. Die Züge werden auf den Hafengleisen 1 und 2 (**Bild 24 bzw. 25**), die Teile der Anschlussbahn sind, getrennt und zusammengestellt. Die Zugbildung erfolgt nur bremstechnisch.

Die vorhandenen Zuführungsgleise vor dem Hafengelände müssen den prognostizierten Zugfrequentierungen angepasst werden. Für die Anpassung dieser vorhandenen Zuführungsgleise an die Hafengleise sowie den im Rahmen des Terminalneubaus herzustellenden Bahnmodul sind die folgend genannten Maßnahmen zwingend notwendig:

- Die beiden Weichen 21 und 22 werden zurückgebaut und durch Lückenschluss ersetzt.
- Das **Gleis 48 der Anschlussbahn des Hafens Riesa** wird mit dem Hafengleis 2 über einen Lückenschluss von ca. 150 m verbunden. Der vorhandene Bremsprellbock wird zurückgebaut.
- Die beiden Zuführungsgleise einschließlich der Weichen 23 und 24 werden höhenmäßig um ca. 0,6 m an die Höhe der geplanten Gleise des KV-Terminal angepasst.

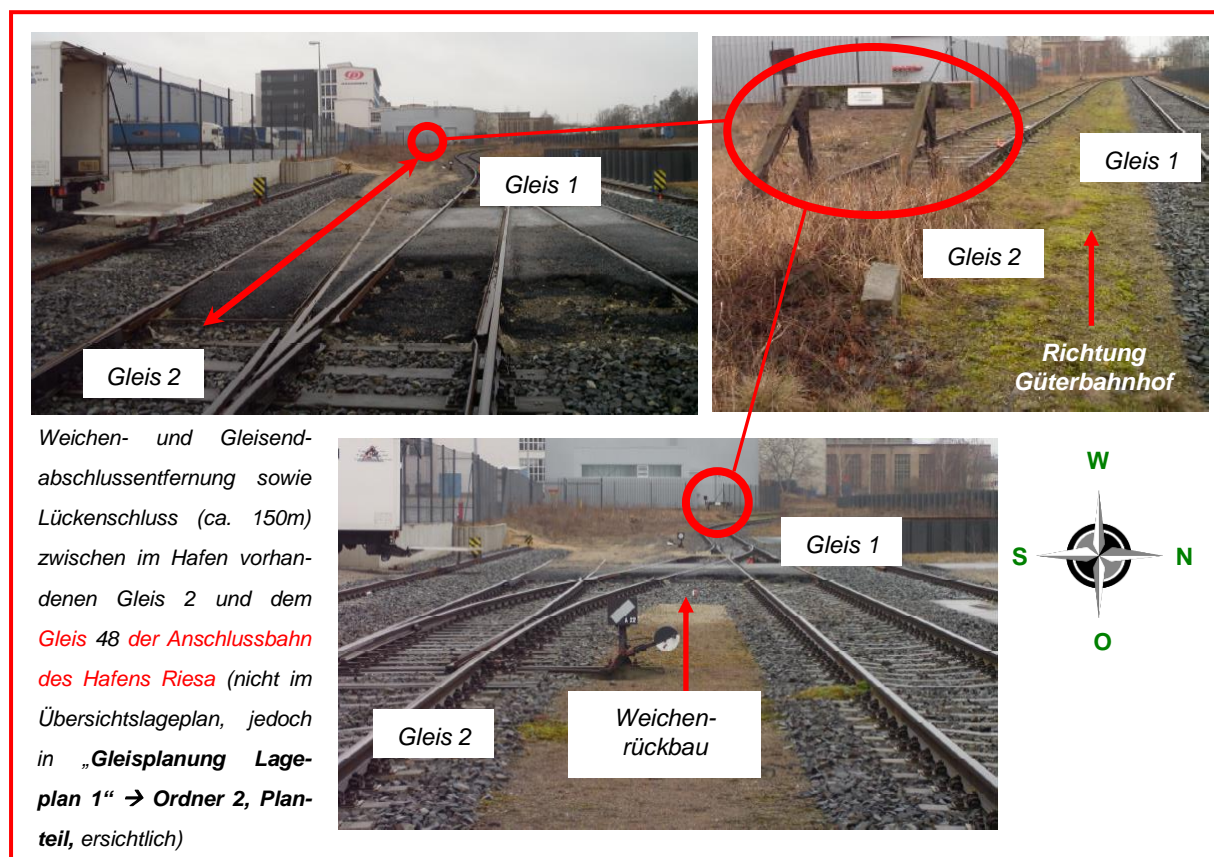


Bild 24: Ansichten Lückenschluss zwischen Hafengleis 2 u. **Gleis 48 der Anschlussbahn**



Bild 25: Ansicht Gleis- und Weichenanhebungen Gleise 1 u. 2

Im **Planteil, Ordner 2**, sind die Planungen der Gleisanlage mittels nachfolgend genannter Zeichnungen einseh- und nachvollziehbar.

- Zeichnungs-Nr. 101d: Gleisplanung Lageplan 1
- Zeichnungs-Nr. 102e: Gleisplanung Lageplan 2
- Zeichnungs-Nr. 103a: Regelquerschnitt 1
- Zeichnungs-Nr. 104a: Regelquerschnitt 2
- Zeichnungs-Nr. 110a: Regelquerschnitt 4

Die Infrastruktur der DB Netz AG ist von der Planfeststellung für das Investitionsvorhaben der Vorhabenträgerin nicht betroffen.

Vorhabenbedingt können sich aufgrund der notwendigen Anpassungen bestehender Gleisanlagen des Hafens Riesa Einschränkungen für die Zu-/Abfuhr der Rangierfahrten von/nach dem Rangierbahnhof Riesa ergeben. Diese werden im Rahmen einer BETRA erfasst/geregelt und die Einschränkungen mit den entsprechenden betrieblichen bzw. technologischen Auswirkungen allen betroffenen (bedienenden) Eisenbahnverkehrskunden (Verlader und Eisenbahnverkehrsunternehmen) rechtzeitig vor Beginn dieser Gleisanlagenanpassungen im Rahmen des Bauvorhabens durch die Vorhabenträgerin angezeigt. Diese Anzeige erfolgt analog auch an den für die Vorhabenträgerin zuständigen Kundenbetreuer der DB Netz AG, Niederlassung Südost.

6.6.2.2 Terminalgleise und östliches Verladegleis (Düngemittelanlage)

Die auf dem Hafenareal östlich der Hafenbrücke vorhandenen Gleisanlagen sollen zurückgebaut werden, wobei die Anbindung des im östlichen Bereich vorhandenen Gleises 8 zukünftig entfallen wird. Das in diesem Bereich vorhandene Umschlagsgleis eines Düngemittelbetriebes (Gleis 2) wird jedoch über ein Terminalgleis wieder angebunden (**Gleisplanung Lageplan 2**).

Die geplanten 6 Terminalgleise, die in östlicher Richtung parallel zur Kaimauer verlaufen, werden im Westen an die beiden unter Punkt 6.6.2.1. beschriebenen Hafengleise 1 und 2 (Zuführungsgleise zum Bahnhof Riesa) angebunden (**Gleisplanung Lageplan 2**). Die Aufgliederung in östlicher Richtung erfolgt durch den Einbau der beiden Weichen T1 und T2 der Bauform 190-1:9 bzw. 190-1:7 rechts abbiegend. Durch den Einbau von zwei weiteren Weichen der Bauform 190-1:9 mit den Bezeichnungen T3 und T4 erfolgt die Aufteilung auf die sechs erforderlichen Terminalgleise. Diese 4 Weichen werden als Handweichen errichtet und zu einem späteren Zeitpunkt mit EOW – Technik ausgestattet. Der parallele Abstand der Terminalgleise 1 - 6 beträgt 5,0 m zur Gleisachse und die Nutzlänge unter Kran zwischen ca. 381 m – 421 m.

Aufgrund der nicht eingehaltenen Mindestabstände zwischen den Gleisanlagen und den Pfeilern der Hafenbrücke werden im Bereich der Weiche T1 und des Gleises 2 Führungsschienen sinngemäß nach DB-Richtlinie 820 „Grundlagen des Oberbaus“ Modul 820.2040 A05 „Führungen und Fangvorrichtungen“ eingebaut. Die Anordnung der gleisseitigen Schutz- und Führungseinrichtungen unter der Hafenbrücke - insbesondere im Bereich der geplanten Weiche T 1 – wird im Detail im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt. Gegebenenfalls erforderlichen Änderungen stehen voraussichtlich keine unüberwindbaren tatsächlichen oder rechtlichen Hindernisse entgegen. Die Änderungen werden mit dem „Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht (LfB)“ im Zuge des Zustimmungsverfahrens gemäß § 5 der BOA abgestimmt.

Die 5 Stumpfgleise des Terminals werden am Ende mit ausreichend dimensionierten Bremsprellböcken gesichert. Das Terminalgleis 2 wird zur Andienung des vorgenannten, höhenmäßig angepassten Umschlagsgleises der Düngemittelverladeanlage um ca. 40 m weitergeführt. Dieses Gleis 2 wird am Gleisende ebenfalls durch einen Bremsprellbock gesichert. Für die Möglichkeit zur Umfahrung werden zwischen den Terminalgleisen 2 und 3 die beiden Weichen T5 und T6 der Bauart 190 – 1:9 eingebaut. Die beiden Weichen T5 und T6 werden ohne EOW - Technik konfiguriert.

Zwischen dem landseitigen Terminalgleis 6 und der Fahr- und Ladespur für LKW wird für den Portalkran eine Kranbahnschiene in einem Abstand von 3,60 m zur Gleisachse errichtet, wodurch der vorgeschriebene Regellichtraum zur Kranstütze eingehalten wird.

6.6.2.3 Versiegelung und Entwässerung

Unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzung als KV-Terminal werden die Gleisflächen im Umschlagsbereich durch den Einbau einer dreiteiligen Deponieasphaltschicht mit einer Stärke von je 6 cm unterhalb der Gleisschotterschicht versiegelt.

6	cm	Deponieasphalt-Dichtungsschicht 0/11 DAD
6	cm	Deponieasphalt-Dichtungsschicht 0/11 DAD
6	cm	Deponieasphalt-Tragschicht 0/16 DAT
30	cm	Frostschuttschicht 0/45 (RCL)
48	cm	Gesamtaufbau

Die Ableitung der anfallenden Oberflächenwasser erfolgt in das Entwässerungsnetz des geplanten Terminals (**siehe auch Planteil → Ordner 2 → Gleisplanung Regelquerschnitt 1 bzw. Schnitt D-D mit Depotfläche und Kapitel 6.6.3**).

Bei der Verlegung der Gleisanlagen außerhalb des Umschlagsbereiches, die ausschließlich zur Erschließung der Terminalgleise dienen, soll auf eine Versiegelung verzichtet werden. Aufgrund des hohen Verdichtungsgrades des Untergrundes werden diese Abschnitte mit Drainagerohren entwässert. Die Drainagerohre schließen an das bereits zuvor erwähnte Entwässerungsnetz des Terminals an (**siehe auch Planteil → Ordner 2 → Gleisplanung Regelquerschnitt 2 und 4**).

6.6.2.4 Oberbau

Alle bahntechnischen Anlagen werden nach der Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA) ausgeführt. Die Gleisanlagen werden nach den Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) hergestellt. Bei den Schienen handelt es sich um die Form S 49 bzw. S 54. Die Verlegung erfolgt auf Betonschwellen B 70 in einem offenen Gleisschotterbett. Die maximal zulässige Achslast im Anschlussbereich des Terminals beträgt 22,5 t.

Als Oberbaumaterial kommen altbrauchbare Stoffe zum Einsatz. Es wird zugelassener Bahnschotter der Körnung 1 eingesetzt. Die Weichen werden mit Zungenroller ausgerüstet.

Entsprechend den gegenwärtigen Planungen ist eine Bettungsstärke von 20 cm vorgesehen. Der Landesbeauftragte für Eisenbahnaufsicht (LfB) empfiehlt eine Bettungsstärke von 30 cm. Bei einer Bettungsstärke von 20 cm ist nach den Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) zwingend ein tragfähiger, nichtbindiger Unterbau nachzuweisen. Die Vorhabenträgerin ist nichtbundeseigene Eisenbahn. Sofern die Auslegung der Bettungsstärke bei 20 cm belassen wird, erfolgt der Nachweis hinsichtlich eines tragfähigen und nichtbindigen Unterbaus. Dieser sowie ggf. die Empfehlungsannahme (30 cm Bettung) werden im Genehmigungsverfahren gemäß §§ 5 ff. der BOA durch die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit dem LfB abgehandelt und geklärt.

6.6.2.5 Betriebliche Belange

Die öffentliche Gleisinfrasturktur auf dem gesamten Areal wird durch die Vorhabenträgerin betrieben. Rangierfahrten zu den 6 Umschlagsgleisen werden mit einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h durchgeführt. Ab 100 m vor dem Ende der 6 Terminalgleise wird die Geschwindigkeit durch betriebliche Anweisung und örtlicher Kennzeichnung auf 5 km/h beschränkt. Diese Regelungen werden in die Sammlung der betrieblichen Vorschriften aufgenommen.

6.6.2.6 Nachweis der sicheren Gleisabschlüsse

6.6.2.6.1 Terminalgleise 1 und 3 - 6

Für die Terminalgleise 1 und 3 – 6 wird die rechnerisch ungünstigste Wagengattung Sgns, mit einem maximalen zulässigen Gesamtgewicht von 90 t und einer Länge über Puffer von 19,74 m angesetzt. Bei einer maximalen Nutzlänge der Krangeise unter Kran von ca. 421 m können maximal 22 Wagen zugestellt werden. Somit ergibt sich für die Masse des Zuges

$$m = 22 W \times 90 \text{ t/W} = 1.980 \text{ t} + 100 \text{ t (Lok)} = 2.080 \text{ t}.$$

Die kinetische Energie errechnet sich bei einer Auffahrtgeschwindigkeit von 5 km/h (1,39 m/s):

$$E = 0,5 \times m \times v^2 = 0,5 \times 2.080 \text{ t} \times (1,39 \text{ m/s})^2 = 2.009,4 \text{ kJ}$$

Als Gleisabschlüsse werden für alle 5 Terminalgleise Prellböcke vom Typ 10 EB gewählt. Die Bremsarbeit W bei einem 8 m langen Bremsweg beträgt nach Herstellerangabe 3.080 kJ. Der Sicherheitsfaktor wird mit 1,5 angesetzt ($E = 2.009 \text{ kJ} \times 1,5 = 3.014 \text{ kJ}$). Die Forderung $W \geq E$ ist somit erfüllt.

Die erforderliche Gleislänge ergibt sich aus Bremsweg und Prellbocklänge:

$$L = 8 \text{ m} + 2,20 \text{ m} \geq 10,20 \text{ m}.$$

6.6.2.6.2 Umschlagsgleis 2

Für das Terminalgleis 2 wird ebenfalls die rechnerisch ungünstigste Wagengattung Sgns, mit einem maximalen zulässigen Gesamtgewicht von 90 t und einer Länge über Puffer von 19,74 m angesetzt. Bei einer maximalen Nutzlänge des Gleises 2 von ca. 525 m können maximal 26 Wagen zugestellt werden. Somit ergibt sich für die Masse des Zuges

$$m = 26 W \times 90 \text{ t/W} = 2.340 \text{ t} + 100 \text{ t (Lok)} = 2.440 \text{ t}.$$

Die kinetische Energie errechnet sich bei einer Auffahrtgeschwindigkeit von 5 km/h (1,39 m/s):

$$E = 0,5 \times m \times v^2 = 0,5 \times 2.440 \text{ t} \times (1,39 \text{ m/s})^2 = 2.358 \text{ kJ}$$

Als Gleisabschlüsse wird für das Terminalgleis 2 ein Prellbock vom Typ 10 EB gewählt. Die Bremsarbeit W bei einem 7 m langen Bremsweg beträgt nach Herstellerangabe 2.698 kJ. Der Sicherheitsfaktor wird mit 1,0 angesetzt. Die Forderung $W \geq E$ ist somit erfüllt.

Die erforderliche Gleislänge ergibt sich aus Bremsweg und Prellbocklänge:

$$L = 7 \text{ m} + 2,20 \text{ m} \geq 9,20 \text{ m}.$$

6.6.2.7 Neigungs- und Krümmungsverhältnisse

Die stärkste Neigung der Gleise beträgt $n = 1 : 100$ und der kleinste Halbmesser liegt bei $r = 160 \text{ m}$. Nach § 15 der BOA sind bei Neubauten Bogenhalbmesser von mindestens 180 m herzustellen. Hiervon kann nur bei Erweiterungen von Gleisanlagen und aus nachweislichen technischen und ökonomischen Gründen abgewichen werden. Die Planung aller Bogenhalbmesser in der Gleisharfe des Terminals wird bei der Ausführungsplanung durch die Vorhabenträgerin nochmals überprüft und ggf. optimiert. Im Zuge des Zustimmungsverfahrens gemäß § 5 der BOA werden die vorgenommenen Änderungen mit dem LfB abgestimmt. Sofern aus technischen und ökonomischen Gründen keine Änderungen möglich sein sollten, wird der entsprechende Nachweis gleichfalls im Zuge dieses Zustimmungsverfahrens durch die Vorhabenträgerin gemäß § 5 der BOA erbracht.

6.6.2.8 Leit- und Sicherungstechnik

Die vier Terminalweichen werden als elektrisch ortsgestellte Weichen ausgerüstet. Die Stellung von der spitzen Seite erfolgt mittels Schlagschalter. Die Umstellung von der stumpfen Seite erfolgt mittel automatischer Umlauffunktion bei Befahren von der stumpfen Seite. Die Weichenantriebe werden Schnellläufer mit einem Übersetzungsverhältnis von 1:3. Die Weichen werden mit Weichenhilfstaste ausgerüstet. Achszählgrundstellertasten werden in der Schaltanlage für das Rangierpersonal unzugänglich eingebaut.

Die PT1 – Planung für die Leit- und Sicherungstechnik wird mit gesondertem Antrag zur Genehmigung eingereicht.

6.6.3 Flächenentwässerung

6.6.3.1 Entwässerung der normal verschmutzten Flächen

Die Entwässerung des KV-Terminals erfolgt im Trennsystem. Das im Gategebäude anfallende Schmutzwasser soll an einen Abwasserkanal angeschlossen werden, während das Niederschlagswasser aus normal verschmutzten Flächen in das Hafenbecken eingeleitet wird (**Tektur zum Übersichtslageplan**).

Das Niederschlagswasser fällt überwiegend auf normal verschmutzten Flächen an und wird entsprechend wasserrechtlicher Genehmigung abgeschlagen. Dies betrifft folgende Flächen:

- Container-Stellflächen
- Fahrflächen
- Parkbereiche
- Dachflächen der zum Teil zu erhaltenden Lagerhalle 1

Bei diesen Flächen ist von einem üblichen Verschmutzungsgrad für Gewerbe- und Industriegebiete auszugehen. Das Niederschlagswasser wird nach Klärung im Bauwerk für die Aufnahme des Lamellenklärs sowie anderen Armaturen in das Hafenbecken eingeleitet. Zur Notabspernung im Havariefall ist auch ein zentraler Schieber in diesem Bauwerk vorgesehen.

Wie bereits erwähnt, quert das geplante KV-Terminal den städtischen Hauptsammler 3, **der** durch die Große Kreisstadt Riesa betrieben wird (**Planteil → Ordner 2 → Tektur zum Übersichtslageplan bzw. Schnitt E-E Kanalquerung**). Der Kanal **hatte** eine Schwelle mit Überlauf zu dem Überlaufkanal Nr. 200. **Dieser Überlauf wurde im Auftrag der Großen Kreisstadt Riesa im Jahr 2011 verschlossen. Bei dem Überlaufkanal handelt es sich augenscheinlich** um einen gemauerten Kanal mit Haubenquerschnitt, der wahrscheinlich im Zuge der Errichtung der Hafenmauer im Jahre 1888 gebaut wurde. **Nach Verschluss der Überlaufschwelle schließen hier nur noch die beiden Entwässerungskanäle der internen Hafenstraße an.**

Analog zu dem bereits abgeschlossenen Baugenehmigungsverfahren „Neubau einer Funktionshalle mit Verkehrsanlagen“ (**Aktenzeichen: BA/0035/2014**) werden eine Bestandsanalyse und darauf basierend ein Gutachten, u. a. auch im Hinblick auf die nachzuweisende Statik für die betreffenden Bereiche des städtischen Mischwasserkanals, erstellt. Die dafür und auch die für die baulichen Anpassungen (z. B. ggf. Lastverteilungsplatten) anfallenden Kosten werden durch die Vorhabenträgerin übernommen. Die Form und der Inhalt der Bestandsanalyse werden sich an den bereits vorliegenden Unterlagen zur Baumaßnahme „Funktionshalle ...“ (z. B. Prüfbericht MW-Kanal DN 1500; Stand: 15.06.2015) orientieren. In die gutachterliche Bewertung werden neben der Nutzungsart und der Nutzungsdauer auch die Planungen zur Überbauung und zur Geländeeinpassung berücksichtigt. Alle entsprechend resultierenden Maßnahmen werden mit dem Stadtbauamt der Großen Kreisstadt Riesa abgestimmt.

Neben dem betreffenden Hauptsammler 3-Bereich ist rechts und links, jeweils in einem Abstand von 5 m (Gesamtbreite 10 m) ein Schutzstreifen zu beachten. In diesem Zusammenhang werden u. a. im Ergebnis o. g. Bestandsanalyse fortführende Gespräche zwischen der Stadtverwaltung der Großen Kreisstadt Riesa und der Vorhabenträgerin sowie den mit der Planung beauftragten Unternehmen erforderlich. Dies resultiert u. a. aus den Planungen am Ende des südseitigen Kranbahnbalkens, der LKW-Fahrbahnführung und der Wendehammerauslegung „Hafeninterne Straße“ sowie der Anpassung von Gleis 2. Außerdem ist dabei auch die bereits vorhandene Überbauung mit der bereits vorhandenen Halle 1, die entsprechend gegenwärtigen Planungen nicht komplett zurückgebaut werden soll, zu berücksichtigen. Neben diesen Aspekten zeigt die **Zeichnungs-Nr.: 2.5.4-1 „Tektur zum Lageplan 4 (Planteil → Ordner 2)“** auch den dort eingezeichneten Schutzstreifen.

6.6.3.1.1 Grundlagen

Die nachfolgenden Ausführungen hinsichtlich der Grundlagen sowie zur fortführenden Anlagenbeschreibung sind dem **„Erläuterungsbericht Hydraulische Nachweise“** im **Ordner 9, Register 5**, zu entnehmen.

Zur Dimensionierung der Niederschlagswasserkanalisation wird die Fläche von ca. 9 ha angesetzt.

Bei einem Befestigungsgrad von 100% und einer Geländeneigung von 1,5% ist nach DWA A-118 Tabelle 6 von einem Abflussbeiwert von $\Psi = 0,97$ [-] auszugehen. Nach DWA-A 118 wird für Industrie- und Gewerbegebiete mit Überflutungsprüfung eine Häufigkeit von $n = 0,5$ empfohlen. Zur Gewährleistung der Betriebssicherheit des Terminals wird die Häufigkeit des Bemessungsregens mit $n = 0,1$ angesetzt.

Die maßgebende Regendauer D ist bei der Bemessung von Kanälen nach dem Zeitbeiwertverfahren i. d. R. diejenige, die der Fließzeit t_f in der Kanalisation entspricht. Bei einer mittleren Geländeneigung von 1,5% beträgt sie nach DWA-A 118 und unter Berücksichtigung der Konzentrationszeit des Regens auf den Oberflächen mindestens 10 min. Da die maximale Fließzeit im Kanal nur 6 min beträgt, ist die Mindestfließzeit von 10 min maßgebend für die Bemessung aller Niederschlagswasserkanäle des Containerterminals. Die Bemessungsregenspende ergibt sich mit der Regenhäufigkeit von 0,1 und einer Regendauer von 10 min gemäß KOSTRA-Atlas zu ca. 290 l/s/ha.

6.6.3.1.2 Anlagenbeschreibung

In dem geplanten KV-Terminal muss das anfallende Niederschlagswasser aufgrund fehlender Längsneigung generell in Rinnen gefasst werden, die an den neu zu bauenden Sammler angeschlossen werden. Nur der versiegelte Gleisbereich ist in 15 Teilflächen von je 870 m² unterteilt, die über die jeweils mittig angeordneten Ablaufschächte entwässern (**Planteil → Ordner 2 → Tektur zum Flächeneinzugsgebietsplan Prognosezustand, Zeichnungs-Nr.: 2.4-1**). Die Entwässerung der Zu-/Ausfahrtsbereiche erfolgt über Straßenabläufe. Als Berechnungsgrundlage für die Bemessung wird dort von Einzugsflächen von 400 m² pro Ablauf ausgegangen.

Westlicher Teil

Die Entwässerung des Gleisbereichs im Zu-/Ausfahrtsbereich zur Umschlagsfläche erfolgt mit PP- oder PE-Teilsickerrohren DN 150 bis DN 400. Diese müssen die Richtlinien der DB erfüllen. Die Gleisentwässerung östlich der Brücke schließt an den Schacht S33 an, der westliche Teil an den Kanal zwischen den Schächten S33 und S34.

Ansonsten wird der westliche Teil der Anlage als normale Verkehrsfläche ausgeführt und entwässert. Die Sinkkästen werden mit PP-Rohren an den Niederschlagswasserkanal angeschlossen. Dieser wird mit runden Regelschächten bei Haltungslängen von etwa (40...100)m ausgeführt. Da der südliche Teil der Zufahrtsstraße erhalten wird, soll der dort bestehende Niederschlagswasserkanal auch zukünftig die Niederschlagsableitung für diesen Bereich übernehmen.

Östlicher Teil

Im Umschlagsbereich des KV-Terminals wird der Untergrund flüssigkeitsdicht ausgeführt. Das Wasser wird im nördlichen Teil über Linienentwässerung mit Zulassung für die Verwendung in LAU-Anlagen gesammelt. Es werden zwei Stränge mit Linienentwässerung angeordnet, von denen jeder Einlauf eine Fläche von etwa 245 m² (max. 7 l/s) entwässert.

Das daran anschließende Gleisbett wird mit Deponieasphalt abgedichtet und im Pyramidenprofil ausgebildet. Die jeweils mittig angeordneten Einläufe bilden mit einer Deckelhöhe von 95,10 m + NHN die Tiefpunkte des Einzugsgebiets. Sie sind alle 29,3 m angeordnet und entwässern eine Fläche von je 870 m² entsprechend maximal 25 l/s.

Südlich der Kranbahnbalken befindet sich eine Containerumschlagsfläche mit bis zu 558 Stellplätzen für Ladeeinheiten sowie angrenzender Fahr- und Ladespur für LKW. Diese Fläche wird mit 1,5% zu einer Schlitzrinne geneigt und über diese entwässert.

Etwa alle 30 m führen verschweißte PE-Leitungen das gesammelte Niederschlagswasser des bisher beschriebenen Umschlagsbereichs zu einer PE-Sammelleitung. Diese ist südlich der flüssigkeitsdichten Fläche angeordnet und leitet das Wasser bis zum Schieberschacht S002. Mit den hier angeordneten Schiebern endet die flüssigkeitsdicht ausgebaute Niederschlagswasserableitung, da diese im Havariefall geschlossen werden können.

Südlich des Umschlagsbereichs schließt zunächst eine Fahrspur an, welche über Straßeneinläufe entlang des südlich angeordneten Hochbords in die darunter befindliche Betonleitung entwässert. Diese schließt ebenfalls an den Schieberschacht S002 an.

Die PE-Sammelleitung OD 450 des Umschlagsbereichs und die Sammelleitung der südlichen Fahrspur DN 400 B queren im Osten den bestehenden städtischen Hauptsammler. Hier kann ein Abstand zwischen den geplanten Kanälen und dem Bestandskanal von 55 cm realisiert werden.

Wiederum südlich befinden sich der Containerservicebereich und eine Funktionshalle. Deren Entwässerung schließt an die der hafeninternen Straße an und erhält einen Zulauf Schacht S004, welcher direkt vor dem Lamellenklärer angeordnet ist.

Schieberschacht S002

Im Schieberschacht S002 fließt das im Zu-/Ausfahrts- und Terminalbereich anfallende Niederschlagswasser zusammen. Die Entwässerung der Fahrflächen leiten direkt in das Bauwerk, während die Entwässerung des Umschlagbereichs über zwei Spindelschieber verschlossen werden kann.

Die Schieber werden manuell durch das Bedienen eines Tastschalters geschlossen. Dies geschieht, sobald es zum Austreten potenziell wassergefährdender Stoffe im Umschlagbereich kommt. Für das Abschiebern im Havariefall sorgt der Betrieb, dem entsprechenden Anweisungen für den Notfallplan vorgegeben werden. Im Falle eines gleichzeitigen Stromausfalls besteht auch die Möglichkeit, den Schieber manuell per Handrad zu schließen.

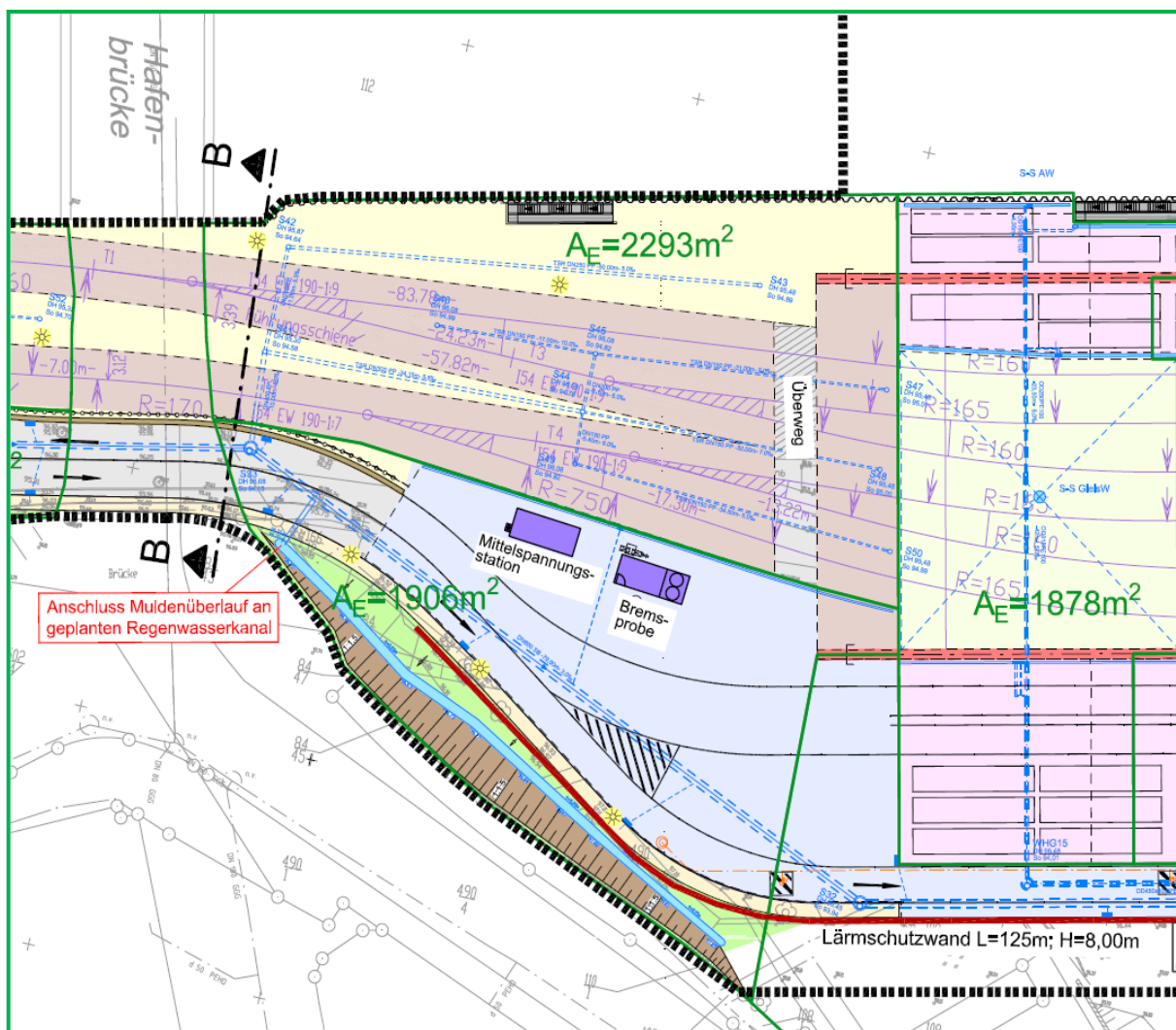
Vom Schieberschacht fließen Niederschläge bis zur kritischen Regenspende über einen Lamellenklärer, bei stärkeren Regen auch direkt über eine Überlaufschwelle in eine Stahlbetonleitung DN 1600. Diese führt zum Auslassbauwerk mit Einleitung in den Hafen. Bei sehr hohen Hafenwasserspiegeln stauen die Entwässerungsleitungen im Terminal ein, ohne dass sich hierdurch Probleme ergeben.

Auslaufbauwerk

Das Stahlbetonrohr DN 1600 endet im Auslassbauwerk mit einer Sohlhöhe von 88,80 m + NHN. Das Auslassbauwerk besteht aus Beton und befindet sich in einem Spundwandkasten. In diesem Bauwerk sind auch die beiden Löschwasserpumpen angeordnet, von denen im Brandfall eine das Löschwassernetz des KV-Terminals mit Wasser speist. Das Bauwerk hat auf Höhe der Hafensohle eine 2,7 m x 1,34 m große Öffnung. Bei einem 10 jährlichen Regenereignis werden hierüber 1,95 m³/s mit einer Austrittsgeschwindigkeit von 0,54 m/s in das Hafenbecken geleitet.

Lärmschutzwand

In der Stellungnahme zu den **Planfeststellungsunterlagen (Stand: Mai 2015)** äußerte sich das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) auch dahingehend, dass eine schadlo- se Ableitung des Oberflächenwassers aus der geplanten Entwässerungsmulde am Tiefpunkt zwischen dem Böschungsfuß der B 182 und der vorgesehenen Lärmschutzwand östlich der Hafenbrücke zu gewährleisten und dies in den Planunterlagen entsprechend darzustellen ist. Im Rahmen der hiermit vorliegenden Tekturplanungsunterlagen wurde diese fehlende Darstellung sowohl in der „**Tektur zum Übersichtslageplan (Zeichnungs-Nr. 2.3-1)**“ als auch in der „**Tektur zum Flächeneinzugsgebietsplan Prognosezustand (Zeichnungs-Nr. 2.4-1)**“ nachgetragen (sh. u. vgl. **Planteil → Ordner 2** sowie nachfolgend eingefügter **Plan- auszug 6**).



Planauszug 6: Anschluss der Entwässerungsmulde am Tiefpunkt zwischen Böschungsfuß B 182 und vorgesehener Lärmschutzwand östlich der Hafenbrücke an die Niederschlagswasserentwässerung

Quelle: duisport consult GmbH

6.6.4 Markierungen, Beschilderung

Alle neu geplanten Verkehrsflächen werden mit den betrieblich notwendigen Fahrbahnmarkierungen und Richtungspfeilen versehen. Dabei gehen die gegenwärtigen Planungen von Fahrbahnmarkierungen für ca. 11 km zzgl. Zeichenmarkierungen aus.

Das vorgesehene Beschilderungskonzept für die drei Terminalanbindungen an den öffentlichen Verkehrsraum ist in den nachfolgenden benannten Plänen im **Planteil, Ordner 2**, ersichtlich.

- Zeichnungs-Nr. 2.14.1: Beschilderungs- und Markierungsplan
(Ein-/Ausf. zum Terminal und Nachtein- u. -ausf. zum Terminal)
- Zeichnungs-Nr. 2.14.2: Beschilderungs- und Markierungsplan
(Einführung zur Feuerwehrezufahrt)

Durch die Stadtverwaltung „Große Kreisstadt Riesa“ wurde in den Stellungnahmen und im Erörterungstermin zu den **Planfeststellungsunterlagen (Stand: Mai 2015 → Ordner 8, Register 1, Verkehrsplanerisches Gutachten)** angeregt, die Planung zur Wegweisung „Verkehrslenkung über die Uttmannstraße“ sowie die angestrebte Teilung des Schwerverkehrs an den Knotenpunkten Lauchhammerstraße (B 182) / Heinrich-Schönberg-Straße und Lauchhammerstraße (B 182) / Stahlwerkerstraße nochmals zu überprüfen. Eine Anfrage der Stadtverwaltung „Große Kreisstadt Riesa“ zur Wegweisung hinsichtlich des Verkehrs zum „Container Terminal Riesa (CTR)“ (Containerservicebereich mit Funktionshalle resp. Containerstellflächen) wurde dabei ergänzend berücksichtigt. Das Ergebnis der Prüfung hinsichtlich der Möglichkeiten einer aktiven bzw. passiven Wegweisung wird in der „**Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten**“ (**Ordner 8, Register 1 → 5.Abschnitt → S. 17 u. 18**) vorgestellt. Hiernach wird im Ergebnis an der bereits in den Planfeststellungsunterlagen vom Mai 2015 vorgeschlagenen passiven Wegweisung mittels Beschilderung festgehalten.

6.6.5 Kranbahnen

Die beiden Kranbahnen werden als Stahlbetonbalken mit einer Länge von jeweils ca. 470 m gebaut und verlaufen parallel zur Stahlpundwand. Die Tragfähigkeit des Planums zur Aufnahme der Gründung für das Kranbahnbalkenfundament wird durch entsprechende Aufarbeitung des Untergrundes erreicht. Die zwei Kranbahnbalken sind Linienbauwerke und werden flach sowie frostfrei gegründet.

Die Tragfähigkeit des Baugrundes wird durch entsprechende Lastplattendruckversuche nachgewiesen. Eine Grundwasserhaltung ist nicht erforderlich.

Die auf den Kranbahnbalken liegenden und befestigten Schienen der Portalkräne und die Containerumschlagplätze liegen parallel zum Gleisbereich. Nördlich dieses Bereiches befinden sich die Anleger, südlich davon die LKW-Be- und Entladespur (**Tektur zum Übersichtslageplan**).

Zur Herstellung der Kranbahnen gehören neben den Kranbahnbalken auch die Installationen der entsprechenden Kranschienen und der Kranbahnendabschlüsse auf diesen Kranbahnbalken. Außerdem ist die Erdung der Kranschienen zu berücksichtigen.

6.6.6 Schotterrasen, Bankett, Grünflächen

Die vorhabenbedingten landespflegerischen Maßnahmen sollen mit dem Planfeststellungsbeschluss festgelegt werden. Diese werden u. a. den Retentionsraum sowie die Durchführung von Rekultivierungen betreffen. Für den Schotterrasen sind ca. 300 m² und für das Bankett bzw. für die Grünflächen ca. 3.500 m² eingeplant.

Gegenüber den Planungen mit Stand Mai 2015 hat sich auch eine Änderung hinsichtlich der vorhandenen Grünfläche östlich der Tagesein- bzw. -ausfahrt zum KV-Terminal ergeben. Seinerzeit wurde diese Fläche in die Planfeststellungsgrenze einbezogen. Für das KV-Terminal selbst wird diese Fläche nicht benötigt. Deshalb wurde diese im Rahmen der Tekturplanung wieder aus der Planfeststellungsgrenze herausgenommen. Details der Änderung sind dem nachfolgend eingefügten **Planauszug 7** sowie der „**Tektur zum Übersichtslageplan**“ bzw. der „**Tektur zum Lageplan 1**“ (**Planteil, Ordner 2**) zu entnehmen.



Planauszug 7: Planfeststellungsgrenze „Oben – Planung 2015“ vs. „Unten – Planung 2018“

Quelle: duisport consult GmbH

6.6.7 Schutzkonstruktionen

Hinsichtlich der Schutzkonstruktionen gehen die gegenwärtigen Planungen davon aus, Leitborde sowie eine Betonleitwand zu errichten.

Zur Ab- und Begrenzung der zwischen dem Gategebäude bis zu der Verkehrsinsel im Bereich der Mittelspannungsstation bzw. Bremsprobenanlage parallel, jedoch in entgegengesetzter Richtung, verlaufender Terminalzu- bzw. -ausfahrtsfahrbahnen sind Leitborde mit einer Gesamtlänge von 60 m vorgesehen (**Tektur zum Übersichtslageplan**).

Die Betonleitwand wird mit einer Länge von 90 m ausgelegt und dient der Sicherung zwischen LKW- und Zugverkehren, beginnend im Gatebereich ab „Toranlage West“ bis zum Bereich der vorgesehenen Stationierung der neu zu bauenden Mittelspannungsstation (**Tektur zum Übersichtslageplan**). Bei dieser Betonleitwand handelt es sich um sogenannte Verkehrstrennwände. Das sind mobile Anlagen, die nicht stationär fixiert sind und daher bei Hochwasserereignissen unkompliziert weggenommen werden können.

6.6.8 Einfriedungen

Zur Gewährleistung der Hafensicherheit sind sowohl nationale als auch internationale Vorschriften einzuhalten. Diese bestehen u. a. aus vielfältigen Bestimmungen zur Einhaltung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und in Häfen. Beispielhaft ist der ISPS-Code (ISPS ... International Ship and Port Facility Security Code) zu erwähnen. Dabei handelt es sich um ein Regelwerk, das im Dezember 2002 unter Leitung der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO ... International Maritime Organization) definiert wurde. Ein wesentlicher Grund zur Schaffung dieses Regelwerkes war mit den Terroranschlägen am 11.09.2001 in New York gegeben. Eine Bestimmung dieses Regelwerkes legt fest, dass alle Hafenanlagen, die bisher für jeden frei zugänglich waren, abzuschotten sind. Der Zugang soll nur noch für bestimmte Personen, die sich ausweisen und für die Dauer des Aufenthaltes eine Identifikationskarte erhalten, gewährt werden.

Innerhalb der Europäischen Union (EU) gilt der ISPS-Code seit 31.04.2004. Abweichend von den eigentlichen Regelungen im ISPS-Code, welcher die Anwendung lediglich für internationale Schiffe vorsieht, hat die EU die Anwendung dieser Regelungen auch auf den Schiffsverkehr innerhalb der EU sowie in seinen Mitgliedstaaten ausgeweitet.

Hiervon ausgehend plant die Vorhabenträgerin die Errichtung einer 2,5 m hohen Einfriedung aus einem Stabgitterzaun inkl. Übersteigschutz.

Zwecks effizienter und sicherer Abwicklung des ein- bzw. ausfahrenden LKW-Verkehrs ist vorgesehen, sowohl im Einfahrts- als auch Ausfahrtbereich des Terminals am Gategebäude je zwei Schranken mit Ampelregelung zu installieren.

An den Ein- und Ausfahrten vor den Schranken am Gate wird die „Toranlage West“ angeordnet, damit das Gelände nach Betriebsschluss abgeschlossen werden kann (**Tektur zum Übersichtslageplan**).

Ein weiteres Tor („Toranlage Süd“) befindet sich in der Einfahrt „Lauchhammer Straße 38“ (**Tektur zum Übersichtslageplan**). Dieses wird durch die Fahrzeuge zur und von der LKW-Dünge-mittelanlage, zum „Container Terminal Riesa (CTR) – Containerservicebereich Funktionshalle mit Containerstellflächen“, jedoch ausgenommen LKW-Containerverkehr, sowie zur Lagerhalle 1 genutzt. Außerdem dient dieses in Notfällen für die An- und Abfahrten der Fahrzeuge für Feuerwehr und Rettungskräften etc.. Hinsichtlich des LKW-Verkehrs zur und von der Düngemittelanlage wurde auch angefragt, mit wie viel LKW durchschnittlich pro Tag zu rechnen ist. Durch die Beiselen GmbH Ulm wurde diesbezüglich nachfolgender annähernd zu Grunde zu legender Ansatz mitgeteilt.

Umschlagmenge:	ca. 15.000 t/Jahr
Umschlagsmonate:	vorrangig Jan., April, Mai, Juli, August u. Dezember
Betriebszeit:	06:00 Uhr bis 22:00 Uhr
LKW-Nutzlast:	ca. 25 t/LKW
LKW-Aufkommen:	→ ca. 600 LKW/Jahr → ca. 100 LKW/Monat → ca. 25 LKW/Woche → ca. 5 LKW/Tag (z. B. April + Mai bis 10 LKW möglich)

Im Osten des geplanten KV-Terminals ist ein weiteres Tor an der Grenze zur Düngemittelanlage geplant (**Tektur zum Übersichtslageplan**). Hierüber gelangt das Servicepersonal mittels Fahrzeug an das Umschlagufer.

Für die o. g. Einfriedungsmaßnahmen wurden ca. 800 m Stabgitterzaun und 8 Tore unterschiedlicher Ausführungsbreiten berücksichtigt.

Die Herstellung der Einfriedungen wird unter Berücksichtigung der jeweils einschlägig geltenden Vorschriften, Normen, Richtlinien und Bestimmungen etc. vollzogen.

7 Untergrund

Im Vorfeld der Planung wurde eine Baugrunduntersuchung durchgeführt, die von der SBO GmbH für das Südufer des Hafens Riesa in Auftrag gegeben wurde. Die Ergebnisse sind im „Bodenergänzungsgutachten und komplexe Zusammenfassung aller bislang am vorgesehenen Baustandort aus geotechnischer Sicht ausgeführten Untersuchungen und dgl. mit Gründungsgutachten“ vom Oktober 2014 dokumentiert (**Ordner 6, Register 2**). Im Ergebnis der Stellungnahmen und Einwendungen des LfULG vom 24.11.2015 zu dieser Planunterlage resp. einer Gegenstellungnahme des LfULG vom 16.08.2016 auf die Erwidern der Vorhabenbeträgerin vom 11.05.2016 wurde im März 2018 eine „Tektur - Baugrundgutachten (Hauptuntersuchung nach DIN 4020) – Bodenergänzungsgutachten und komplexe Alter Hafen in 01591 Riesa“ vorgenommen. Die dabei gegenüber der Planunterlage mit Redaktionsstand Oktober 2014 vorgenommenen Korrekturen und Ergänzungen sind dort in „blau“ formatiert (**Ordner 6, Register 2 → Auszug Planfeststellungsunterlage Mai 2015**).

Für den Untergrund ist als grundsätzlich positiv einzuschätzen, dass sich die Grundwassersituation im Bereich der geplanten Umschlagsanlage (Gleismodul, Be- u. Entladespuren) aufgrund der flüssigkeitsdichten Versiegelung verbessern wird. Durch die vorgesehene Versiegelung wird zudem die Gefahr der Belastung des Grundwassers und des Hafenbeckens durch die vorhandenen Altlasten gemindert.

8 Umweltverträglichkeit des Vorhabens

Die mit den Scopingunterlagen durch die Entwurfs- und Ingenieurbüro Straßenwesen GmbH Dresden (EIBS) erstellte Unterlage zur Umweltplanung „Abstimmung des umweltplanerischen Untersuchungsrahmens für das Genehmigungsverfahren zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ wurde in Form der den Antragsunterlagen vom Mai 2015 beigelegten Gutachten in den **Ordnern 3 bis 8** umgesetzt. Beispielsweise kommt der von der G.U.B. Ingenieur AG erstellte Artenschutzfachbeitrag abschließend zum Ergebnis, dass durch den Bau und Betrieb der geplanten Anlage keine Beeinträchtigung und kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand eintritt (**Ordner 5, Register 4**).

In den Stellungnahmen und Einwendungen aus den beiden Beteiligungsverfahren sowie in den dazu durchgeführten Erörterungsterminen sind einige Aspekte vorgetragen worden, die neue bzw. zum Teil ergänzende Untersuchungen, Bewertungen und Festlegungen zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens erforderten. Als Beispiele werden die Erstellung eines Fachbeitrages zur EU-Wasserrahmenrichtlinie, eine Untersuchung zu Luftschadstoffen und eine Baulärmprognose genannt. Die Ergebnisse dieser Ergänzungsunterlagen sind in den jeweiligen Registern der **Ordner 3 bis 9** enthalten.

Auch in der „Tektur – Verifizierung / fachliche Unterersetzung arten- und gebietsschutzrechtlicher Wirkungen“ wird durch die „Plan T Planungsgruppe Landschaft und Umwelt“ herausgearbeitet, dass keine Beeinträchtigungen und kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand eintritt, wenn die vorgeschlagenen Maßnahmenkonzepte für die Avifauna, die Zauneidechse und die Säugetiere entsprechend umgesetzt werden (**Ordner 5, Register 1**).

9 Altlastenfreistellungsverfahren und Grundwassermonitoring

Das als Baufeld vorgesehene Gelände zur Errichtung des geplanten KV-Terminals wird zurzeit im Rahmen eines Altlastenfreistellungsverfahrens untersucht (Altlastenkennziffer 85 200 700). In diesem Zusammenhang wird seit Anfang 2011 im Auftrag der Vorhabenträgerin auch ein Grundwassermonitoring durch die INTERGEO Umwelttechnologie und Abfallwirtschaft GmbH Radeberg durchgeführt (z. B. **Bild 26**).

Das Grundwassermonitoring umfasst sechs Messkampagnen innerhalb von drei Jahren. Auf der Grundlage des Abschlussberichtes zu diesem Grundwassermonitoring wurde auch die in **Ordner 6 (Register 3)** beigefügte „Konzeption zum Erhalt, Rück- bzw. Neubau von Grundwassermessstellen“ erstellt. Hierin ist auch beschrieben, welche Grundwassermessstellen in Absprache mit der zuständigen Behörde zurückgebaut werden können, weil sie nicht mehr benötigt werden.



Bild 26: Grundwassermessstelle auf dem Baufeld des neu zu errichtenden Terminals

Insgesamt können 11 Messstellen zurückgebaut werden, u. a. GWM P 15, da die bisherigen Grundwasseruntersuchungen hier bereits ausreichende Ergebnisse lieferten, die einen Erhalt nicht mehr rechtfertigen. Mit Stand 23.03.2018 waren die GWM 11, 13 bis 15 und 19 zurückgebaut. Damit sind im Rahmen der Umsetzung der Baumaßnahme „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ beispielsweise noch die Messstellen GWM 1/11 bis 6/11 zurückzubauen (vgl. **Ordner 6, Register 3**).

Insgesamt 5 Messstellen müssen erhalten bleiben bzw. erneuert werden. Hierzu gehört insbesondere die stark belastete Messstelle GWM P 2, an deren Standort weitere Messungen in Zukunft unabdingbar sind.

10 Brand- und Katastrophenschutz

10.1 Brandschutz

Aus brandschutztechnischer Sicht sind gegen das Vorhaben keine Bedenken erhoben worden. Hierzu besteht auch tatsächlich kein Anlass. Nähere Auskünfte hierzu gibt das Brandschutzkonzept der SAFE-TEC Consulting GmbH vom 02.12.2014 (**Ordner 8, Register 2**).

Im Hinblick auf die Sächsische Bauordnung wird hiermit eine Ausnahme von den Anforderungen des § 33 (1) SächsBO beantragt. Während bei Nutzungseinheiten mit mindestens einem Aufenthaltsraum zwei voneinander unabhängige Rettungswege vorhanden sein müssen, ist für das Gategebäude lediglich ein Rettungsweg gegeben, was aus Sicht des Brandschutzgutachtens allerdings aus den folgenden Gründen als unproblematisch beschrieben wird:

- Das Gategebäude weist einen übersichtlichen Aufbau auf, so dass der Ausgang direkt zu erkennen und auf kurzem Wege zu erreichen ist.
- Innerhalb des kleinen Gategebäudes befinden sich lediglich zwei Arbeitsplätze. Die Grundfläche des Gategebäudes beträgt lediglich ca. 18 m².
- In Anlehnung an Pkt. 2.12.1 SächsVerkBauR genügt bei einer Netto-Grundfläche von nicht mehr als 100 m ein Ausgang.

10.2 Anlagensicherheit/Störfallvorsorge

Nach Prüfung des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie besteht nach WHG und der AwSV die Notwendigkeit zur Bereitstellung separater Flächen für Container mit Gefahrgut und das Treffen besonderer Maßnahmen zur Beherrschung von Schadensfeuern und zum Beherrschen von ungewollten Freisetzungen gefährlicher Stoffe.

Die Einzelheiten hierzu werden der Entwurfsverfasser und die Vorhabenträgerin gemeinsam mit der Feuerwehr Riesa vor Inbetriebnahme des KV-Terminals abstimmen. Die dabei beschlossenen Maßnahmen werden schriftlich festgehalten und finden Einzug in die Betriebsvorschriften des KV-Terminals.

10.3 Hochwasser

Der Hafen Riesa liegt am Elb-km 109,4. Damit könnte auch der Hafen von Hochwasserereignissen mit den von diesen ausgehenden Gefahren betroffen sein, so dass entsprechende Maßnahmen zur Hochwasservorsorge zu beachten sind. Auskünfte darüber gibt die durch die Vorhabenträgerin aktualisierte „**2.Tektur zum Hochwassermaßnahmeplan**“ vom **15.06.2020 (Ordner 4, Register 2)**. Alle sich gegenüber dem Planungsstand vom **März 2018** ergebenden Ergänzungen, Korrekturen und Aktualisierungen sind in dieser Unterlage mit **ROTHER Schrift** hervorgehoben.

Das Vorhaben umfasst unter anderem eine Geländeanhebung um bis zu 0,8 m durch die Aufschüttung und die Errichtung mehrerer Hochbauten (z.B. Gate-Gebäude, Trafostation, Bremsprobeanlage), was mit einem Retentionsraumverlust einhergeht (**Ordner 4, Register 1**). Das Vorhaben befindet sich teilweise im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Elbe und unterliegt somit den Vorgaben gemäß § 78 WHG.

Zum Ausgleich des durch den Neubau des KV-Terminals im Hafen Riesa entstehenden Retentionsraumverlustes wurden im Rahmen der 1. Tekturplanung potenzielle Maßnahmen geprüft. Im Erörterungstermin vom 20. / 21. März 2019 bestätigte die Landesdirektion Sachsen (LDS) die vorgesehene Maßnahme zum Retentionsraumausgleich grundsätzlich und forderte gleichzeitig eine konkrete Planung. Diese Planung ist in „Tektur - Hydraulische Untersuchung

zur Auswirkung des Vorhabens auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Einfluss auf das Hochwasserabflussgeschehen im Untersuchungsgebiet sowie Retentionsraumausgleich durch Rückbau von Gleisanlagen des ehemaligen Muskatorgleises und Geländeabtrag im Elbvorland“ (**Ordner 4, Register 1**) einsehbar. Dort ist auch als **Anlage 6** die durch das Unternehmen PlanT Planungsgruppe Landschaft und Umwelt erstellte Planunterlage „Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum geplanten Retentionsraumausgleich durch Rückbau von Gleisanlagen des ehem. Muskatorgleises und Geländeabtrag im Elbvorland“ eingefügt. In diesem Fachbeitrag sind auch die näheren Details hinsichtlich der Ausparung von Abtragsbereichen der Retentionsraumausgleichsfläche zum Schutz von Altweidenstandorten und einem Zauneidechsenhabitat zu entnehmen (s. u. vgl. auch **Erfassungen Zauneidechsen → Ordner 5, Register 3**).

11 Bauleitplanerische Vorgaben

Der Entwurf zur 2. Offenlage des Flächennutzungsplanes der Großen Kreisstadt Riesa mit Stand September 2017 hat für das Vorhabengrundstück ein Sondergebiet Hafen ausgewiesen /2/. In seiner Sitzung am 27.09.2017 hat der Stadtrat der Großen Kreisstadt Riesa die öffentliche Auslegung des Planentwurfs einschließlich seiner Begründung beschlossen. Die öffentliche Auslegung erfolgte in der Zeit vom 16.10.2017 bis 24.11.2017 /2/. Mit Beschluss „S 114/2018“ vom 26.09.2018 hat der Stadtrat der Großen Kreisstadt Riesa den Flächennutzungsplan i. d. F. vom 31.08.2018 festgestellt und in der weiteren Folge beim Landratsamt Meißen zur Genehmigung eingereicht. Im Ergebnis des weiteren Verfahrensablaufes hat das Landratsamt Meißen diesen mit Genehmigungsbescheid vom 29.04.2019 (Az.: 20503/621.316-Rie/FNP/379/2019) gemäß § 6 Abs. 1 BauGB, unter Herausnahme eines Teilbereichs, genehmigt. Dort ist das Hafengelände als „Sondergebiet Hafen“ ausgewiesen.

Der Vorhabenträgerin sind zurzeit keine bestehenden oder in Aufstellung befindliche Bebauungspläne für die Flächen des Vorhabengebietes bekannt. Sofern sich diesbezüglich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entsprechend zu berücksichtigende Aspekte ergeben sollten, fließen diese in die weiteren Planungen für die hier beschriebene Investitionsmaßnahme ein.

Für den Hafen Riesa legen die Nr. 3.6.2 und 3.6.3 des Landesentwicklungsplanes (LEP) /4/ die folgenden Ziele der Raumordnung fest:

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

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

In der Begründung des LEP /4/ heißt es zu diesen beiden Zielen wie folgt

„Die Häfen Dresden, Riesa und Torgau mit einer Vielzahl angesiedelter Unternehmen sind auch Dienstleister für die private Wirtschaft, insbesondere für den Logistiksektor. Sie bieten erschlossene Gewerbe- und Industrieflächen mit trimodaler Anbindung und dienen auch der Wirtschaftsförderung Sachsens. Die Binnenhäfen haben außerdem eine

wichtige Bedeutung als Schnittstelle für den Güterumschlag zu den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Eine Verlagerung von Güterfernverkehren zu dem besonders energiesparenden, umweltverträglichen und kostengünstigen Verkehrsträger Binnenschiff mindert potenzielle Klima- und Umweltwirkungen des Güterverkehrs.

Die vorhandenen Terminalkapazitäten in Riesa sind ausgelastet und können nicht erweitert werden. Daher soll ein neues Terminal für den kombinierten Verkehr am Südufer des Hafens entstehen.“

Der Landesentwicklungsplan bringt zum einen zum Ausdruck, dass die Bedarfssicherung und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Hafens Riesa Ziel der Raumordnung ist. Dieses raumordnerische Ziel ist nicht nur auch, sondern insbesondere auf den trimodalen Umschlag einschließlich der Binnenschifffahrt bezogen. Zum anderen legt der LEP selbst insbesondere die Erforderlichkeit des Ausbaus des Hafens Riesa für den trimodalen Verkehr einschließlich der Binnenschifffahrt als Ziel der Raumordnung fest. Dem Vorhaben stehen die Vorgaben des Landesentwicklungsplanes nicht entgegen.

12 Abfallentsorgung

Die beladenen Container werden in dem geplanten KV-Terminal verschlossen angeliefert und ungeöffnet weitertransportiert. Da ein Öffnen der Container bzw. ein Umladen der Fracht nicht vorgesehen ist, entstehen beim bestimmungsgemäßen Betrieb des Vorhabens keine Abfälle. Nur im Bereich des Gategebäudes fallen folgende Abfallstoffe an: Papier und haushaltsübliche Abfälle. Die Entsorgung dieser herkömmlichen Abfälle (z. B. Restmüll, Verpackungen) erfolgt über die kommunalen Abfalltonnen bzw. die gelben Wertstofftonnen bzw. -container des Dualen Systems Deutschland (080).

13 Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens

13.1 Vorbemerkung und methodische Hinweise

U. a. resultierend aus den Stellungnahmen, den Einwendungen sowie den Ausführungen in den Erörterungsterminen durch Träger öffentlicher Belange, Bürger, Interessengemeinschaften und Verbänden zu den **Planfeststellungsunterlagen (Stand: Mai 2015 und März 2018)** zum hier behandelten Investitionsvorhaben wurde durch „Plan T Planungsgruppe Landschaft und Umwelt Radebeul“ **ergänzend zu der durch das „Landschaftsarchitekturbüro Roggan Dresden“ erarbeiteten „Umweltverträglichkeitsstudie - Stand: 27.05.2015“ (Ordner 3, Register 1)** die **„2.Tektur – Umweltverträglichkeitsstudie“ (Ordner 3, Register 1)** erstellt bzw. aktualisiert.

Ziel der vorliegenden UVS gemäß § 4 UVPg ist die Vorbereitung einer möglichst umweltschonenden Planung des KV-Terminals sowie die Ermittlung, Beschreibung und die fachliche Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt. Dies geschieht in einem dem Stand der Planung entsprechend angepassten Detaillierungsgrad.

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist der umfassende Beitrag der Vorhabenträgerin als zentrale Unterlage nach § 16 UVPG. Aufgabe der UVS ist es, eine Beurteilung des Vorhabens aus Sicht der Umweltverträglichkeit vorzunehmen, um damit eine Empfehlung für die Gesamtabwägung auszusprechen. Im Rahmen der Erarbeitung der Studie erfolgt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG (vgl. § 2 Abs. 1 UVPG):

- Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
- Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
- kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Weiterhin erfolgt die Beschreibung von Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltbeeinträchtigungen sowie von Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 16 Abs. 1 Nr. 4 UVPG). Das Ergebnis der UVP ist ein fachliches Gutachten über die Umweltverträglichkeit des Vorhabens, das als Entscheidungshilfe für die Planfeststellungsfähigkeit herangezogen wird.

13.2 Prüfung der Planungsalternativen (Variantenanalyse)

Es wurden drei Standortvarianten innerhalb des durch die Vorhabenträgerin verwalteten Hafengeländes geprüft (**Ordner 2: Planteil → Standortvarianten**):

Variante 1: Ausbau des bestehenden Terminal auf der Nordseite „Neuer Hafen“

Variante 2: Bau eines neuen KV-Terminals auf der Südseite „Neuer Hafen“

Variante 3: Bau eines neuen KV-Terminals auf der Südseite „Alter Hafen“

Für diese drei Varianten wurden die nachfolgend aufgeführten Standortmindestanforderungen festgelegt:

1. Geforderte Umschlagkapazität mind. 100.000 TEU/Jahr
2. 3-Schichtbetrieb
3. Trimodalität

Da die definierten Anforderungen für die Lage des neu zu errichtenden KV-Terminals in den Varianten 1 und 2 nicht erfüllt sind, demgegenüber jedoch in Variante 3 alle geforderten Kriterien möglich sind, ist dieser Variante 3 hinsichtlich der Standortmindestanforderungskriterien bei der Umsetzung des Vorhabens der Vorzug zu gewähren. Gemäß LEP bzw. entsprechend **des vom Landratsamt Meißen genehmigten** Flächennutzungsplanes der Großen Kreisstadt Riesa ist das Hafengelände als „Sondergebiet Hafen“ ausgewiesen (**Genehmigungsbescheid vom 29.04.2019; Az.: 20503/621.316-Rie/FNP/379/2019**).

13.3 Potenzielle Beeinträchtigungen, Wirkungen und Effekte durch das Vorhaben

Die potenziellen Umweltbeeinträchtigungen, die sich aus dem Vorhaben ergeben, lassen sich in folgende Wirkungsbereiche einteilen:

13.3.1 Potenzielle bauzeitbedingte Wirkungen des Vorhabens

Hierzu zählen alle auf die zeitlich befristete Baumaßnahme des KV-Terminals beschränkten Umweltauswirkungen, z. B. durch Baustellenverkehr, Baustelleneinrichtungen sowie durch den Baubetrieb:

- Beeinträchtigungen durch Lärm, Licht- und Schadstoffemissionen, Erschütterungen
- Mobilisierung von Schadstoffen durch Rückbauarbeiten inkl. Bodenabtrag auf Altlastenverdachtsflächen
- Verlust von Habitatstrukturen/Lebensstätten

13.3.2 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

13.3.3 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 Mensch 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, Tierlebensräumen)

13.4 Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen

Die in der „**2.Tektur – Umweltverträglichkeitsstudie**“ (Ordner 3, Register 1) gegebenen Hinweise zur Anwendung der Eingriffsregelung nach § 14 ff. BNatSchG bzw. § 9 ff. SächsNatSchG werden nachfolgend zusammenfassend wiedergegeben. Sie sind das Ergebnis der schutzgutbezogenen Auswirkungsprognose gemäß UVPG.

Alle hier dargestellten Maßnahmen zielen darauf ab, die beschriebenen, durch das geplante Vorhaben zu erwartenden Umweltauswirkungen soweit wie möglich zu vermeiden oder zu minimieren. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind auszugleichen bzw. zu ersetzen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung werden schutzgutbezogen beschrieben.

13.4.1 Mensch einschließlich menschliche Gesundheit

Zur Vermeidung/Minderung in Bezug auf das Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit sind die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen vorgesehen „**2.Tektur – Umweltverträglichkeitsstudie**“ (Ordner 3, Register 1).

V/M 1 Lärmschutzmaßnahmen

Allgemein:

- Verwendung von schalloptimierten Kränen
- Optimierung des Lkw-Fahrweges zur Lärmschutzwand
- Errichtung einer 8 m hohen und ca. 125 m langen, zum Terminal absorbierend gestalteten Lärmschutzwand
-

Im Nachtzeitraum (22:00 Uhr – 06:00 Uhr):

- Betrieb nur eines Container-Portalkrans
- keine Reachstackerbewegungen
- keine Zugbewegungen
- kein Containerumschlag Zug
- kein Containerumschlag Schiff
- Einschränkung des Kran-Arbeitsbereiches auf 250 m-Bereich, ca. 70 m vom Westende bis ca. 90 m zum Ostende
- Begrenzung auf 2 LKW, die ein- und ausfahren (be- und entladen werden) sowie 10 Kranbewegungen in der lautesten Nachtstunde
- kein Betrieb von Kühlcontainern
- Verlegung der Ein- und Ausfahrt östlich in die Paul-Greifzu-Straße 4

V/M 2 Blendschutzmaßnahmen

- Anpassung der Gehäuseneigung der Scheinwerfer an Mast Nr. 2 und 10

V/M 3 Verkehrslenkungsmaßnahme zur Entlastung Lauchhammer Straße (Tagzeitraum)

- Verkehrslenkung mittels Wegweisung von Lauchhammer Straße kommend linksabbiegend in Heinrich-Schönberg-Straße bzw. Stahlwerkerstraße und fortführend über Uttmannstraße zu den Terminalanbindungen Paul-Greifzu-Straße

V/M 4 Verkehrslenkungsmaßnahme zur Reduzierung der Pegelzunahme um bis zu 2 dB(A) entlang der Uttmannstraße (Nachtzeitraum)

- Abfahrten von der Nachtausfahrt (2 LKW/h) werden links abbiegend über die Paul-Greifzu-Straße fortführend über die Lauchhammer Straße geführt

V/M 5 Lärmschutzmaßnahmen

- Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen für die Immissionsorte 8, 10 und 12 wird geprüft

13.4.2 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

In Bezug auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind hinsichtlich bauzeitlicher Beeinträchtigungen nachfolgend aufgeführte Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen geplant „**2.Tektur – Umweltverträglichkeitsstudie**“ (**Ordner 3, Register 1**).

- V/M 6 Bauzeitenregelung, Baufeldfreimachung/Rodung von Gehölzen und Rückbau von Gebäuden außerhalb der Brut- und Fortpflanzungszeit der Avifauna
- V/M 7 Optional in Abhängigkeit der Rückbauarbeiten: aktive Unterbindung einer Brutansiedlung durch Mehlschwalbe und Schleiereule
- V/M 8 Rückbau der Gebäude mit ökologischer Baubegleitung
- V/M 9 Aktive Vergrämung von Bodenbrütern (speziell Flussregenpfeifer) vor Brutbeginn
- V/M 10 Nachkartierung im Bereich potenzieller Habitatstrukturen der Zauneidechse
- V/M 11 Rückbau der Gleisanlage im zeitigen Frühjahr mit ökologischer Baubegleitung
- V/M 12 Optional: Beräumung des Baufeldes in Abhängigkeit des Aktivitätszeitraumes der Zauneidechse
- V/M 13 Optional: Absuchen und Absammeln von Reptilien innerhalb des Baufeldes im Frühjahr vor Baubeginn (April/ca. Sept.) und Umsetzen abgesammelter Exemplare in vorbereitete Ausweichlebensräume
- V/M 14 Einsatz insektenfreundlicher Beleuchtung mit Leuchtdioden (LEDs) mit **warmweißer Farbtemperatur**, nach oben abgeschirmte Leuchten in vollständig gekapseltem Gehäuse zur Vermeidung von Streulicht

Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten (CEF-Maßnahmen)

Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität sind nachfolgende CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) vorgesehen (**Ordner 3, Register 3 → Tektur – Landschaftspflegerischer Fachbeitrag, Eingriffs-/Ausgleichsplan**).

A 1 – CEF 1

- Bereitstellung von Ausweichquartieren für Fledermäuse bei Verlust von Gebäudequartieren

A 2 – CEF 2

- Bereitstellung von Nistgelegenheiten für die Gebäudebrüter

A 3 – CEF 3

- Bereitstellung von Fassadennestern für Mehlschwalben

A 4 – CEF 4

- Optional: Zeitlich vorgezogene Bereitstellung von Habitatflächen der Zauneidechse

A 5 – CEF 5

- Bereitstellung eines Artenschutzhauses mit Habitatflächenfunktion für Mehlschwalben, Gebäudebrüter und Fledermäuse

Um den insektenfressenden Tierarten ein ausreichendes Insektendargebot zu ermöglichen, werden entsprechend den gegenwärtigen Planungen sowohl zum Zeitpunkt des Baubeginns als auch während der Bauphase zum Vorhaben noch verschiedene Blühbrachenflächen im Hafengelände vorhanden sein. Beispielhaft sind in diesem Zusammenhang die Blühbrachen jeweils westlich der Ein-/Ausfahrt zum/vom KV-Terminal, Anbindung Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße, bzw. die Hafeneinfahrt an der Lauchhammer Straße 38 zu nennen (**s. Ordner 2 → Zeichnungsnummern „2.3 – 1 Tektur zum Übersichtslageplan“ und „2.5.2-1 Lageplan 2 – Tektur“ bzw. zum Abgleich dazu „1 Standortvarianten“**). Späte Mahdtermine nach dem 30.06. können als Bestandteil der CEF-Maßnahmen in den Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss festgelegt werden.

Durch die Vorhabenträgerin wurden bisher keine Insektizide im Bereich der Bahnanlagen eingesetzt. Dies ist auch zukünftig nicht vorgesehen.

13.4.3 Boden

Für das Schutzgut „Boden“ ist die Vermeidungs-/Minderungsmaßnahme „V/M 13“ vorgesehen.

- V/M 15 Separierung und fachgerechte Entsorgung von verunreinigten, kontaminierten Bodenschichten, die im Zuge von Bodenabtragsarbeiten freigelegt werden (**Ordner 6, Register 1 → Abbruch- und Entsorgungskonzept für drei Gebäude (Werkstatt, Schuppen, Trafo)**)

13.4.4 Wasser

Zum Schutz des Wassers sind nachfolgende Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen geplant.

- V/M 16 Separierung und fachgerechte Entsorgung von verunreinigten, kontaminierten Bodenschichten, die im Zuge von Bodenabtragsarbeiten freigelegt werden (**Ordner 6, Register 1 → Abbruch- und Entsorgungskonzept für drei Gebäude (Werkstatt, Schuppen, Trafo)**).
- V/M 17 Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers in einem Lamellenklärer vor Einleitung in das Hafenbecken - Vermeidung des Eintrages wasserunlöslicher Stoffe und Verzicht auf den Einsatz von Tausalz
- V/M 18 Ab Alarmstufe 2 des Hochwassermaßnahmenplanes erfolgen Containerumstauarbeiten zur Vermeidung des Wegspülens von Gefahrgutcontainern. Gefahrgutcontainer mit erhöhter Gefahrengutklasse werden in überschwemmungsfreie Bereiche verbracht (**Ordner 4, Register 2 → 2.Tektur – Hochwassermaßnahmeplan**).

V/M 19 Rückhalt wassergefährdender Stoffe innerhalb der flüssigkeitsdichten Gleiswanne (im Havariefall) durch Schließung der beiden zentralen Schieber im Schacht S002 (**Ordner 8, Register 2 → Brandschutzkonzept**).

13.5 Abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit

Im Rahmen der in der „**2.Tektur – Umweltverträglichkeitsstudie**“ (**Ordner 3, Register 1**) durchgeführten Auswirkungsprognose wurde die Variante eines neuen KV-Terminals auf der Südseite „Alter Hafen“ untersucht. Die umfangreichsten Konflikte wurden für das Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit ermittelt. Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion sind mit verkehrsbedingten Lärmimmissionen entlang der LKW-Zufahrts-/Abfahrtswege verbunden. Aufgrund von geringfügigen Grenzwertüberschreitungen ist im weiteren Planungsverlauf zu untersuchen, ob für insgesamt 3 Immissionsorte Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht. Neben den zusätzlichen Lärmimmissionen stellen auch die zusätzliche Feinstaub- und NO₂-Belastung entlang der Zufahrtswege eine Beeinträchtigung dar. Darüber hinaus wurden auch betriebsbedingte Beeinträchtigungen abgeleitet, die Vermeidungsmaßnahmen erforderlich machen.

Auch für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wurden Betroffenheiten abgeleitet. Mit dem Bau des KV-Terminals gehen Habitatstrukturen der Mehlschwalbe, der Rauhaufledermaus und der Zauneidechse verloren. Dementsprechend sind artenschutzrechtliche konfliktvermeidende Maßnahmen und (optionale) CEF-Maßnahmen zu realisieren. Insbesondere für den baubedingten Verlust von faunistischen Habitatstrukturen und Lebensstätten sind vor Beginn der Abbruch- und Rückbauarbeiten entsprechende Ersatzhabitate bereitzustellen (z. B. **Ordner 5, Register 3 → „Erfassung Zauneidechse (*Lacerta agillis*) 2019 (Fortschreibung Erfassung Zauneidechse (*Lacerta agillis*) 2018)“**).

Darüber hinaus stellen die mit dem Betrieb des KV-Terminals einhergehenden Lichtimmissionen eine Beeinträchtigung der Insektenfauna dar. Um den Anlockeffekt zu reduzieren, ist daher eine insektenfreundliche Beleuchtung einzusetzen.

Das Vorhaben unterliegt den artenschutzrechtlichen Anforderungen der §§ 44 und 45 BNatSchG. Für Eingriffsvorhaben sind dabei die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1-4 relevant. Im Rahmen der Erörterungstermine am 26. und 27. September 2016 sowie 1. November 2016 wurde festgelegt, dass für Biber und Fischotter, ausgewählte Vogelarten sowie Reptilien eine Überprüfung der Konfliktbewertungen vorzunehmen ist. Insofern erfolgte für die genannten Arten eine Überprüfung, ob die Wirkungen des Vorhabens erhebliche Auswirkungen in Form von Störungen, von Verletzung bzw. Tötung oder in Form von Zerstörung der Habitate bzw. Standorte (Pflanzen) haben und damit ein Verstoß gegen die Verbotstatbestände aus § 44 Abs. 1 BNatSchG gegeben ist.

Die artenschutzrechtliche Verifizierung kommt zu dem Ergebnis, dass unter Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Vermeidung/zum Schutz der geschützten Arten sowie durch entsprechende vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) ein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG verhindert wird.

Der BUND Landesverband Sachsen e.V. hat jedoch während des 2. Beteiligungsverfahrens 2018 und 2019 zur 1. Tektur der Planungsunterlagen (Stand: März 2018) das Fehlen etwaiger Nebenbestimmungen zum Schutz des Nachtkerzenschwärmers gerügt. Aufgrund der im Vorhabengebiet vorhandenen Vegetation und der großflächigen Ausprägung der Fläche als offene und warme Ruderalfläche hätte aus Sicht des BUND eine Erhebung zum Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers vorgenommen werden müssen. Die Vorhabenträgerin hat den Einwand am 08.02.2019 als unbegründet erwidert. Um jedoch eine ausreichende rechtssichere Beurteilungsgrundlage für die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zu erhalten, hat das Büro „nature concept Freital“ die ergänzende Planungsunterlage „Abschätzung Vorkommens-Potenzial Nachtkerzenschwärmer“ erstellt (**Ordner 5, Register 2**). Der Verfasser dieser Planungsunterlage hat im Ergebnis der Untersuchungen herausgearbeitet, dass im Betrachtungsbereich für das Vorhaben keine sehr gut geeigneten Habitate für den Nachtkerzenschwärmer vorhanden sind. Ein Vorkommen der Art im direkten Vorhabensbereich sowie entlang des ehemaligen Muskatorgleises an der Elbe kann anhand der vorgefundenen Strukturen nahezu ausgeschlossen werden, was durch die fehlenden Raupen-Nachweise auch bestätigt wurde (**Ordner 5, Register 2**).

14 Verkehrliche Auswirkungen

Die Vorhabenträgerin schätzt die Verkehrsbelastung auf den umliegenden Straßen sowohl während der Bauphase als auch des Terminalbetriebes als gering ein. Bei diesen umliegenden Straßen handelt es sich jeweils um öffentliche Straßen, welche auch dem öffentlichen Verkehr gewidmet und auch dafür ausgelegt sind. Als solche unterliegen sie der Straßenbaulast der Großen Kreisstadt Riesa, nicht hingegen der Vorhabenträgerin. Das Planvorhaben der Vorhabenträgerin endet an der Grundstücksgrenze und setzt eine funktionierende öffentliche Erschließung voraus, so dass auch die Aufnahme des entstehenden Verkehrs vorausgesetzt werden kann.

15 Anlagen Dritter

Auf dem Vorhabengrundstück befinden sich verschiedene Ver- und Entsorgungsleitungen der nachfolgend genannten Energieversorgungs-, Abwasserentsorgungs- und Fernmeldeunternehmen bzw. Institutionen.

- ➔ Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH Dresden
- ➔ ENSO Netz GmbH Dresden
- ➔ Große Kreisstadt Riesa
- ➔ Stadtwerke Riesa GmbH
- ➔ Wasserversorgung Riesa/Großenhain GmbH
- ➔ Zweckverband Abwasserbeseitigung Oberes Elbtal Riesa

Bei den genannten Unternehmen bzw. bei der Stadtverwaltung „Große Kreisstadt Riesa“ wurden bereits 2008 Leitungsauskünfte im Rahmen der Erstellung des „Geotechnischen Berichtes“ (**Scopingunterlagen, Anlage 8**) durch das BIB Bolduan Ingenieurbüro eingeholt. Bevor Erd- bzw. Tiefbauarbeiten auf dem Baufeld durchgeführt werden, wird der Bauherr veranlassen, dass die Auftragnehmer für diese Bauleistungen bei den jeweiligen Unternehmen Schachtscheine beantragen. Frühestens nach deren jeweiliger Genehmigung wird mit den Erd- bzw. Tiefbauarbeiten begonnen.

Ansonsten werden sich bei Baubeginn keine Anlagen Dritter auf dem Vorhabengrundstück befinden. Hinsichtlich der Betroffenheiten sowie der Rahmenbedingungen für die Beiselen GmbH Ulm wird auf die **Abschnitte 6.3.1, 6.5.6 und 6.6.1** verwiesen.

16 Durchführung der Errichtung des Vorhabens

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über das öffentliche Straßennetz. Der Verkehr ist mit den entsprechenden Maßnahmen zu regeln, um Behinderungen möglichst gering zu halten. Hinsichtlich der CVP wird unterstellt, dass diese vor Ort im Riesaer Hafen aus Einzelbestandteilen (z. B. Stützen, Träger, Hubwerk) montiert werden. Insbesondere hinsichtlich der Stahlkonstruktion wird seitens des Vorhabenträgers angestrebt, dass diese überwiegend umweltfreundlich per Binnenschiff an den Bestimmungsort transportiert werden.

Der Baumgriff für die Baumaßnahme ist gleichbedeutend mit der Grenze für das Genehmigungsverfahren gegeben (vgl. **Planteil, Ordner 2 → Tektur zum Übersichtslageplan**).

17 Betriebsbeschreibung

17.1 Allgemeines

Das Terminal dient der Förderung des multimodalen Warenverkehrs (Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Eisenbahn / Binnenschiff / LKW). **Gefahrstoffe oberhalb der ADR/RID Freimengengrenze werden ausdrücklich nicht eingelagert, sondern lediglich in gefahrgutrechtlich zugelassenen Transport/ Verpackungseinheiten umgeschlagen.** Nicht umgeschlagen werden Abfälle, Sprengstoffe und radioaktive Stoffe.

17.2 Terminal-Verladevorgänge

Im Umschlagbereich werden Ladeeinheiten des multimodalen Transportes (vorwiegend Container) abgefertigt, umgeschlagen und zwischenabgestellt. Alle damit verbundenen Abläufe werden auf befestigten Flächen durchgeführt, die entsprechend KV-Richtlinie errichtet werden. Der LKW-Containerumschlag wird wie folgt organisiert: Die LKW, die im Vor- und Nachlauf den Transport im Nahbereich wahrnehmen, fahren nach der Anmeldung und Eingangskontrolle vom Parkplatz vor dem KV-Terminal auf dafür vorgesehene Verkehrsflächen in das Terminal. Im Umschlagbereich werden die LKW auf den Be- und Entladespuren be- bzw. entladen. Leer-, Reparatur- und Servicecontainer können von mobilen Containerumschlaggeräten (Reachstacker) auf der LKW-Fahrspur be- und entladen und direkt von und zur Containerabstellfläche südlich des Terminals oder direkt in bzw. aus der Funktionshalle des Containerservicebereichs transportiert werden. Die Mehrzahl der Container verbleibt jedoch im Bereich der direkten Umschlagfläche des Portalkrans.

17.3 Betriebsablauf

Das beabsichtigte Dienstleistungsangebot des geplanten Terminals besteht im Wesentlichen in der Zwischenabstellung und dem Umschlag von LE (Ladungseinheiten).

17.3.1 Anlieferung / Abholung

Die in den hier betrachteten Umschlagbereich des Terminals zu verbringenden Ladungseinheiten werden sowohl bei der Andienung über das öffentliche Terminal als auch bei einer direkten Anlieferung über die Straße zunächst durch die Disponenten erfasst. Hierbei wird anhand der verfügbaren Transportdokumente neben der mengenmäßigen auch die stoffliche Zusammensetzung des Inhalts jeder Ladungseinheit, besonders im Hinblick auf Gefahrgüter der ADR-Klasse 2.1, wassergefährdender Stoffe und anderen Gefahrgüter überprüft. Nicht angenommen werden Abfälle, Sprengstoffe und radioaktive Stoffe.

Die Entscheidung über das Ob und Wo der Zwischenabstellung der Ladungseinheiten erfolgt ausschließlich nach Durchführung der oben genannten Überprüfung und der physischen Kontrolle der Ladungseinheiten vor Einfahrt in das Terminal (Containercheckin). Hierbei wird durch den Disponenten und Checker anhand der Ladepapiere, sowie der Unversehrtheit der Ladeeinheit geprüft und entschieden, ob die jeweilige Ladeeinheit überhaupt in das Terminalgelände verbracht werden darf und wo sie ggf. zwischenabzustellen ist. Ladungseinheiten für die entweder kein entsprechender Stellplatz verfügbar ist, oder die aufgrund ihrer stofflichen Zusammensetzung generell nicht bearbeitet werden bzw. die beschädigt sind, werden nicht zum Umschlag angenommen.

17.3.2 Umschlag

Das Terminal dient dem Umschlag von Containern, Wechselbrücken und Sattelaufliegern. Der Umschlag kann direkt erfolgen oder mit transportbedingter kurzzeitiger (< 24 h) Zwischenabstellung.

17.3.3 Rahmenbedingungen

Auf dem Terminal werden überwiegend genormte und zugelassene Container vom Typ 20', 30', 40' und 45' sowie Wechselbrücken und Sattelaufleger umgeschlagen. Aufgrund der prognostizierten Mengenverhältnisse ergibt sich ein Umrechnungsfaktor von $\approx 1,5$ TEU/LE, d. h. eine LE entspricht $\approx 1,5$ TEU (Twenty Feet Equivalent Unit = 20' Container).

Die Vorhabenträgerin erwartet ein Umschlagaufkommen von bis zu 100.000 TEU pro Jahr. Für den Ein- und Ausgang der Container sowie der Be- und Entladung wird ein Betrieb in drei Schichten an sieben Tagen in der Woche vorausgesetzt. Im Nachtzeitraum zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr findet mit einer reduzierten Belegschaft lediglich ein eingeschränkter Betrieb statt. Es wird davon ausgegangen, dass in der Nacht neben der Abfertigung von 2 LKW pro Stunde (= 16 LKW im Nachtzeitraum) auch Vorstauarbeiten mit einem Container-vollportalkran stattfinden.

Nach Vorgabe der Vorhabenträgerin wird der Einsatz von bis zu 35 Beschäftigten im 3-Schicht-Betrieb vorgesehen, wobei diese hauptsächlich gewerblich tätig sein werden. In der stärksten Schicht sind max. 25 Mitarbeiter gleichzeitig auf dem Vorhabengrundstück eingesetzt. Bei der Ausbildung des Gate-in-Gebäudes wird der angegebene Personalansatz berücksichtigt.

Das Verkehrsaufkommen lässt sich über die vorgesehene Infrastruktur abwickeln.

18 Verkehrliche Abläufe im geplanten KV-Terminal

Annahmen zur Erstellung des Mengengerüstes

- Leistung je Containervollportalkran: 20 Moves je Stunde
- 73% 20' Container
- 25% 40' Container
- 2% Wechselbehälter und Sattelaufleger
- Umschlagszeit für Sattelaufleger u. Wechselbehälter: 200% von Containern
- 10% Abzug für paarige Umschläge Kran auf Hin- und Rückfahrt
- 5% Direktumschläge
- 10% aller Umschläge sind Dispositionsumschläge

Produktionskonzept im Terminal

Bezogen auf ein trimodales KV-Terminal umfasst der Betriebsablauf folgende Komponenten:

- den Eingang
- das Zwischenabstellen
- die Be- und Entladung von Leercontainern auf der LKW-Fahrspur
- den Ausgang

Die einzelnen Komponenten des komplexen Ablaufs „Umschlag von LE“ sind in **Bild 27** schematisch dargestellt.

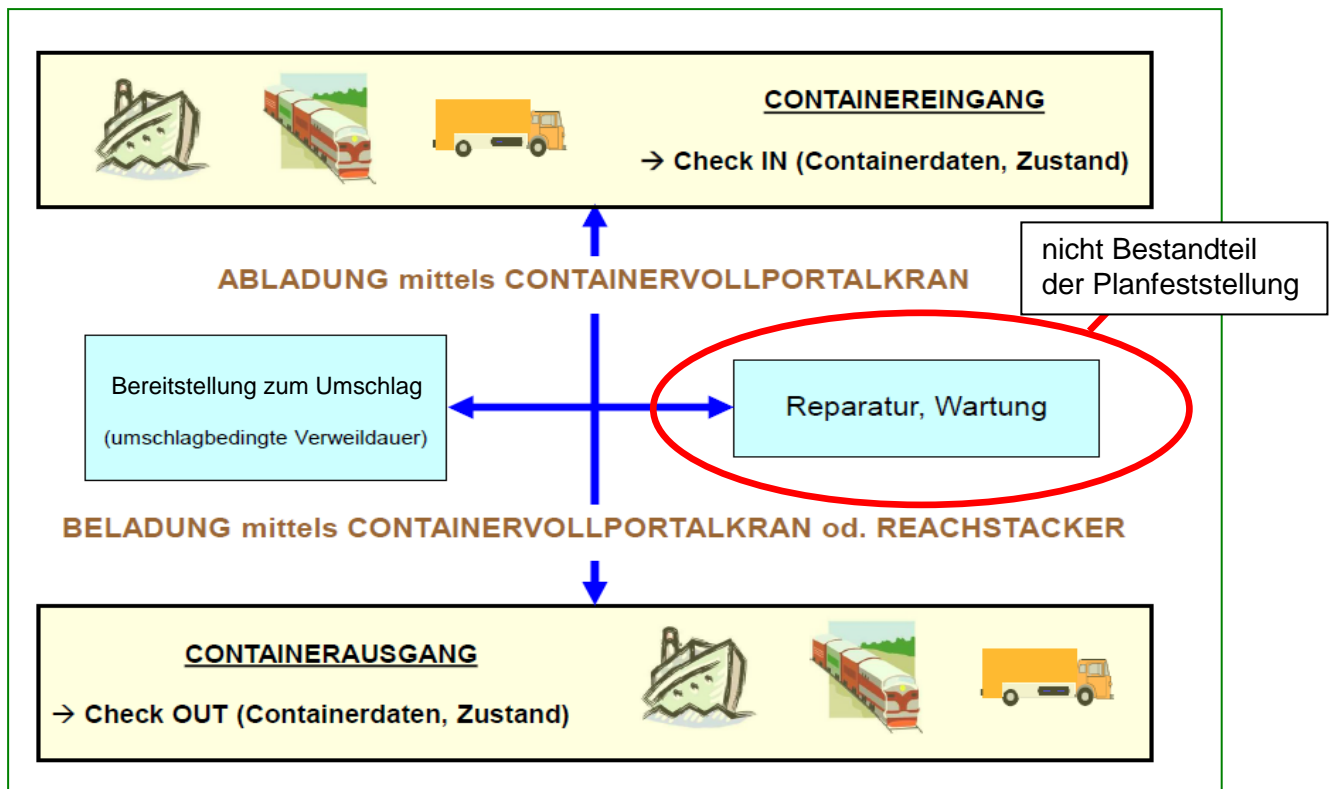


Bild 27: Schematische Darstellung des Umschlags von Ladeeinheiten im neuen Terminal

Aus den Betriebsabläufen leiten sich folgende Funktionsbereiche ab:

- Checken von ein- und abgehenden Einheiten
- Handling (Ab- und Aufladen) der LE von bzw. auf intermodale Verkehrsträger des Vor-/Nachlaufs
- Beförderungsbedingte Zwischenabstellung von LE getrennt nach:
 - Transport-LE
 - Gefahrgut-LE

Wesentliches Charakteristikum der mit LKW eingehenden LE ist, dass zumeist nur ein, maximal zwei LE je Fahrzeug angeliefert werden. Der letztgenannte Fall kann wie das Eintreffen zweier direkt aufeinander folgender LKW mit jeweils einer LE betrachtet werden, da zwei voneinander unabhängige Umschlagsvorgänge bzw. Leercontainerentladungen erforderlich sind. Im Terminal nimmt ein LE-Eingang bzw. eine Leercontaineranlieferung mittels LKW folgenden Verlauf:

- Eintreffen des LKW am Gate auf Vorstauparkfläche
- Anmeldung durch Fahrer im Containerverkehrabfertigungsgebäude, Belehrung und Unterweisung
- Abrufen des LKW von der Vorstauparkfläche zum Gate
- Check-In des LKW am Gate

- Zuweisung des Umschlagplatzes (LKW-Be-/Entladespur) oder des Leercontainerentlade-standortes (LKW-Fahrspur), Eingabe des Abstellplatzes unter Angabe der relevanten Containerdaten in das Betriebssystem. Gefahrgüter sind in die hierfür vorgesehenen Gefahrgutlager abzustellen.
- Fahrt des LKW zum Umschlagplatz oder zur LKW-Fahrspur (Leercontainer)
- Positionierung unter dem Containervollportalkran (CVP) oder auf der LKW-Fahrspur
- Entriegeln der Twistlocks
- Positionierung des Umschlaggerätes am LKW und Aufsetzen des Spreaders
- Verriegeln des Spreaders und Aufnahme der LE
- Verfahren mittels Kran zum Abstellplatz oder Waggon oder Schiff oder mittels Reachstacker zur Containerabstellfläche südlich des Terminals oder direkt in die Funktionshalle des Containerservicebereiches
- Abstellen der LE und Entriegeln des Spreaders
- Abfahrt des LKW (in der Nachtzeit über die Fahrspur entlang der Lärmschutzwand)
- Anheben des Spreaders und Annahme eines neuen Umschlagauftrages

Grundsätzlich können eingehende LKW nach der Entladung erneut eine LE aufnehmen. Die detaillierte Chronologie ist dem Punkt „LKW-Ausgang“ zu entnehmen.

Bahn-Eingang

Das Handling der per Bahn eintreffenden LE umfasst folgenden Ablauf:

- Eintreffen der Wagen in den Gleisen
- Positionierung des Umschlaggerätes am Wagen und Aufsetzen des Spreaders/Greifarmes auf/an die LE
- Verriegeln des Spreaders/Greifarmes und Aufnahme der LE
- Verfahren zum Abstellplatz oder ausgehenden Verkehrsträger (Bahn/LKW) und Eingabe der relevanten Containerdaten in das Betriebsleitsystem. Gefahrgüter sind in die hierfür vorgesehenen Gefahrgutlager abzustellen.
- Abstellen der LE und Entriegeln des Spreaders/Greifarmes
- Anheben des Spreaders und Annahme eines neuen Umschlagauftrages

Schiff-Eingang

Der Ablauf der Umschlagsvorgänge der per Binnenschiff eintreffenden Container verläuft nach folgendem Prinzip:

- Meldung beim Hafenbetreiber bzw. der Hafenbehörde nach den gesetzlichen und behördlichen Vorschriften wie z. B. ADNR oder AHVO
- Eintreffen und Anlegen des Schiffes am Terminal
- Positionierung des Containervollportalkranes am Liegeplatz des Schiffes und Aufsetzen des Spreaders/Greifarmes auf/an die LE
- Verriegeln des Spreaders/Greifarmes und Aufnahme der LE
- Verfahren zum Abstellplatz oder ausgehenden Verkehrsträger (Bahn/LKW) und Eingabe der relevanten Containerdaten in das Betriebsleitsystem
- Abstellen der LE und Entriegeln des Spreaders/Greifarmes
- Anheben des Spreaders und Annahme eines neuen Umschlagauftrages

Im Regelfall wird mit Übergabe der Ladepapiere ein Stauplan an den Disponenten übergeben. Nach Vorgabe dieses Planes wird die Entladung und anschließende Beladung des Schiffes durchgeführt. Im weiteren Verlauf der Entladung kann es je nach Auslastungsgrad des Schiffes und den damit zur Verfügung stehenden Stellplätzen zu Doppelspielen der Ent- und Beladung kommen.

LKW-Ausgang

Wie bei per LKW eintreffenden LE können auch beim LKW-Ausgang ein, maximal zwei LE je Fahrzeug geladen werden. Letzteres führt wiederum zu zwei voneinander unabhängigen Umschlagsvorgängen. Der Vorgang eines LE-Ausgangs mittels LKW umfasst folgende Komponenten:

- Eintreffen des LKW am Gate auf Vorstauparkfläche
- Anmeldung durch Fahrer im Containerverkehrabfertigungsgebäude, Belehrung und Unterweisung
- Abrufen des LKW von der Vorstauparkfläche zum Gate
- Eintreffen des LKW am Gate
- Check-In des LKW am Gate
- per Betriebsleitsystem Lokalisierung der LE
- Zuweisung des Umschlagplatzes (LKW-Be-/Entladespur) oder des Leercontainerbeladestandortes (LKW-Fahrspur)
- Fahrt des LKW zum Umschlagplatz (LKW-Be-/Entladespur) oder des Leercontainerbeladestandortes (LKW-Fahrspur)
- Positionierung unter dem Containervollportalkran oder auf dem Leercontainerbeladestandort (LKW-Fahrspur)
- Positionierung des CVP oder des Reachstackers am Container-Abstellplatz
- Aufsetzen und Verriegeln des Spreaders/Greifarmes
- Verfahren des CVP zur Ladespur oder des Reachstackers zur LKW-Fahrspur
- Absetzen der LE und Entriegeln des Spreaders/Greifarmes auf dem LKW
- Beendigung/Bestätigung des Auftrages über das Betriebsleitsystem
- Anheben des Spreaders und Annahme eines neuen Umschlagauftrages

Bahn-Ausgang

Die Beladung der dem Terminal zugeführten Waggonen verläuft folgendermaßen:

- Bereitstellung der Waggonen in den Gleisen
- Positionierung des CVP am Stellplatz oder an der Ladespur
- Aufsetzung und Verriegeln des Spreaders/Greifarmes
- Verfahren des CVP zum Waggon
- Absetzen der LE und Entriegeln des Spreaders
- Beendigung/Bestätigung des Auftrages über das Betriebsleitsystem
- Anheben des Spreaders und Annahme eines neuen Umschlagauftrages

Schiff-Ausgang

In Abhängigkeit von der Schiffsauslastung stehen für die zu verladenen Container nicht sofort Stellplätze auf dem betreffenden Schiff zur Verfügung. In der Regel kommt es erst zur Löschung der für den Hafen bestimmten Container und im Anschluss werden die freigewordenen Stellplätze wieder belegt. Die Beladung und Stauung der Container im Schiff wird nach Vorgabe des hierfür verantwortlichen Schiffsführers vorgenommen. Aufgrund der im Fahrplan determinierten Lade- und Löschzeiten der Linienschiffe ist ein Direktumschlag LKW/Schiff oder umgekehrt nur innerhalb dieser Zeitspanne möglich.

Im Regelfall werden die per LKW eintreffenden Container entsprechend der Relationen und dem vorgesehenen Schiff getrennt zwischenabgestellt. Da das Schiff im Seehafen unterschiedliche Terminals bedient, ist zur Vermeidung von Umstauen nach Anweisung des Schiffsführers eine gruppenreine Beladung vorzunehmen. Weiterhin sind die nach den einschlägigen Gefahrgutvorschriften geltenden Zusammenladeverbote und Sicherheitsabstände auf dem Schiff zu beachten:

- Meldung beim Hafenbetreiber bzw. der Hafenbehörde nach den gesetzlichen und behördlichen Vorschriften wie z.B. ADNR oder AHVO
- Eintreffen und Anlegen des Schiffes am Terminal
- Positionierung des Containervollportalkranes am Stellplatz der LE und Aufsetzen des Spreaders/Greifarmes auf/an die LE
- Verriegeln des Spreaders/Greifarmes und Aufnahme der LE
- Verfahren des Umschlaggerätes zum Schiff
- Abstellen der LE und Entriegeln des Spreaders/Greifarmes
- Beendigung/Bestätigung des Auftrages über das Betriebsleitsystem
- Anheben des Spreaders und Annahme eines neuen Umschlagauftrages

L I T E R A T U R V E R Z E I C H N I S

- | | | |
|-----|---------------------------------|---|
| /1/ | PLANCO Consulting
GmbH Essen | Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen; Essen, Januar 2013 |
| /2/ | Große Kreisstadt Riesa | Flächennutzungsplan der Großen Kreisstadt Riesa; Begründung zur 2. Offenlage des Entwurfs
https://buergerbeteiligung.sachsen.de/portal/riesa/beteiligung/aktuelle-themen/1003888
10. November 2017 |
| /3/ | Große Kreisstadt Riesa | Öffentliche Bekanntmachung über die Genehmigung des Flächennutzungsplanes der Großen Kreisstadt Riesa v. 18.06.2019; Amtsblatt „RIESAER“, Ausgabe 25/2019 v. 28.06.2019; Riesa, Juni 2019 |
| /4/ | Sächsische Staatsregierung | Verordnung der Sächsischen Staatsregierung über den Landesentwicklungsplan 2013 – LEP 2013 vom 14.08.2013; Sächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt 11/2013, Dresden, 30.08.2013 |

A N H A N G V E R Z E I C H N I S

- Anhang 1:** Auszug Liegenschaftskarte Gemarkung Gröba der Stadt Riesa v. 27.01.2020
- Anhang 2:** Grundbuchauszüge Gemarkung Riesa/Gröba
- Anhang 3:** Niederschrift zum Scopintermin am 11.10.2013
- Anhang 4:** Schreiben LDS Sachsen – Kostenübernahme für das Eisbrechen im Geltungsbereich der Sächsischen Hafenverordnung (SächsHafVO)
- Anhang 5:** Stellungnahme Scopingunterlagen LDS, Referat 43 – Abfall, Altlasten, Bodenschutz, Grundwasser u. SBO-Antwort
- Anhang 6:** Stellungnahme Scopingunterlagen LDS, Referat 45 – Naturschutz. Landschaftspflege u. SBO-Antwort
- Anhang 7:** Stellungnahme Scopingunterlagen LDS, Referat 46 – Wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren Hochwasserschutz u. SBO-Antwort
- Anhang 8:** Stellungnahme Scopingunterlagen Landesamt für Archäologie u. SBO-Antwort
- Anhang 9:** Stellungnahme Scopingunterlagen Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden u. SBO-Antwort
- Anhang 10:** Stellungnahme Scopingunterlagen Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen u. SBO-Antwort
- Anhang 11:** Stellungnahme Scopingunterlagen Deutsche Bahn AG, DB Immobilien u. SBO-Antwort
- Anhang 12:** Stellungnahme Scopingunterlagen Landratsamt Meißen u. SBO-Antwort

- Anhang 13:** Stellungnahme Scopingunterlagen NABU-Landesverband Sachsen e.V. u. SBO-Antwort
- Anhang 14:** Stellungnahme Scopingunterlagen Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge u. SBO-Antwort
- Anhang 15:** Stellungnahme Scopingunterlagen Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie u. SBO-Antwort
- Anhang 16:** Stellungnahme Scopingunterlagen Landesjagdverband Sachsen e.V. u. SBO-Antwort
- Anhang 17:** Stellungnahme Scopingunterlagen Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen u. SBO-Antwort sowie Niederschriften LTV-Gespräche
- Anhang 18:** Stellungnahme Scopingunterlagen Stadtverwaltung Große Kreisstadt Riesa u. SBO-Antwort
- Anhang 19:** Aufzeichnung Stellungnahme BUND im Rahmen Scopingtermin (11.10.2013)
- Anhang 20:** Baugenehmigung Nr. BA/0066/2012 – Umbau Werkshof Hafen Riesa. Umnutzung der ehemaligen Lagerhallen als Werkstattbereich und Containerreparatur. Umbau Sozialgebäude für Werkstattpersonal.; Riesa, 05.12.2012
Verlängerung zur o. g. Baugenehmigung Nr. BA/0066/2012 – Umbau Werkshof Hafen ... Werkstattpersonal.; Riesa, 16.10.2015
SBO-Antrag zur Verlängerung o. g. Baugenehmigung Nr. BA/0066/2012 – Umbau Werkshof Hafen ... Werkstattpersonal.; Dresden, 17.10.2017
Eingangsbestätigung zum o. g. SBO-Antrag zur Verlängerung o. g. Baugenehmigung Nr. BA/0066/2012 – Umbau Werkshof Hafen ... Werkstattpersonal.; Riesa, 06.11.2017
- Anhang 21:** „Prognose der Umschlagmengen für das geplante KV-Terminal Riesa“ (Wagener & Herbst Management Consultants GmbH Potsdam)
- Anhang 22:** SBO-Präsentation zu den Erörterungsterminen (u. a. mit Planrechtfertigung) am 26./27.09.2016
- Anhang 23:** Baugenehmigung Nr. BA/0085/2014 – Erneuerung einer vorhandenen Flüssigdüngerumschlaganlage mit zwei Pumpenhäusern, Schiffs-, Bahn- und LKW-Annahme und Rohrleitungen; Riesa, 20.05.2015
Verlängerung zur o. g. Baugenehmigung Nr. BA/0085/2014 – Erneuerung einer vorhandenen ... und Rohrleitungen; Riesa, 26.09.2018
Antrag der Beiselen GmbH Ulm zur Verlängerung o. g. Baugenehmigung Nr. BA/0085/2014 – Erneuerung einer vorhandenen ... und Rohrleitungen; Ulm, 26.09.2018