

UVP-Bericht: „Bau eines Containerterminals im Außenhafen in Swinemünde“.

## 10.2.4 Auswirkungen auf Oberflächengewässer und Grundwasser

### Auswirkungen auf die Umwelt der Gewässer im Meeresteil des Projekts

Die Auswirkungen der Investition sind aufgrund der Verfestigung der Landoberfläche und der Art und Weise, wie Abwasser und Regenwasser abgeleitet werden, mit einer geringeren Gefährdung der oberflächennahen Grundwasserressourcen verbunden. Dies ist auch für den Schutz der Gewässer der Bucht wichtig. In der Betriebsphase kann ein mögliches Schiffsunglück und eine Verschmutzung des Oberflächenwassers, eine mögliche Katastrophe auf dem Wasserweg oder ein Unfall mit Fahrzeugen, die Schadstoffe befördern, die infolge einer Leckage auf den Straßenoberfläche verschüttet werden können, ein Risiko darstellen. Im letzteren Fall ist die Nivellierung und Reinigung des Bereichs von Schadstoffen am schnellsten und einfachsten, es handelt sich um ein verfestigtes Gelände mit einem Abwassersystem, das mit Reinigungsgeräten ausgestattet ist, die das Eindringen von Substanzen in den Boden und das Grund- oder Oberflächenwasser verhindern.

Bei Schiffsunglücken und -katastrophen im Seeverkehr sind die zuständigen Krisenreaktionsdienste sowie maritime und internationale Vorschriften einzubeziehen und der Ort des Geschehens spielt eine wichtige Rolle. Was die tatsächliche Wahrscheinlichkeit einer Oberflächenwasserverschmutzung betrifft, so kann dies bei einem Schiffsunglück im Hafenbecken eines Containerhafens auftreten, wo die Umweltbehörden des Containerhafens rasche Maßnahmen zur Verhinderung der Ausbreitung der Verschmutzung ergreifen und dabei die in der aquatischen Umwelt in Europa üblichen Sicherheits- und Sanierungsmethoden anwenden. Solche Tätigkeiten und Sauberheitskontrollen werden systematisch in der Betriebsphase solcher Projekte durchgeführt und durch das entwickelte Überwachungssystem und Umweltschutzverfahren im Bereich des Betriebs und Funktionierens von Außenhäfen überwacht. Das Programm dieser Aktivitäten ist im Kapitel 10.1.4 dargestellt, das sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase des Projekts verbindlich ist. Bei ordnungsgemäßem Betrieb wird die Investition keine negativen Auswirkungen auf das Wasser haben, da der Betrieb nicht mit der Wasserentnahme zusammenhängt. Mögliche Auswirkungen beziehen sich möglicherweise nur auf unbeabsichtigte/Notaustritte von Stoffen, einschließlich Treibstoffen und Ölen, die auf den bedienten Schiffen verwendet werden. Im Falle eines möglichen Austretens von Schadstoffen sind die Schiffe verpflichtet, unverzüglich Maßnahmen zur Beseitigung der Verschmutzung zu ergreifen und die Regeln und Verfahren anzuwenden, die sich aus dem genehmigten „Plan zur Bekämpfung von Verschmutzung und Bedrohungen in den Hafengewässern im Hafen von Swinemünde“ ergeben.

Die betreffende Investition wird in der Betriebsphase keine Auswirkungen auf die oben genannten einheitlichen und integrierten Oberflächen- und Grundwasserkörper und auch keinen Einfluss auf die Erreichung der im Wasserbewirtschaftungsplan enthaltenen Umweltziele haben.

Das geplante Projekt sieht keine Abwasserentsorgung oder andere Tätigkeiten vor, die zur Erhöhung der Wasserverschmutzung beitragen könnten. Sickerwässer aus dem Lagerbereich möglicherweise auslaufender Container werden in einen speziell installierten, dichten Tank eingeleitet, der entleert und an spezialisierte Stellen zur Bewirtschaftung gemäß den geltenden Vorschriften übergeben wird. Darüber hinaus lassen die Analysen von Schiffskollisionen infolge des erhöhten Schiffsverkehrs, der die Pommersche Bucht nutzt, den Schluss zu, dass Containerschiffe keinen Einfluss auf die Dichte des Schiffsverkehrs direkt am Eingang des Hafens von Swinemünde haben werden. Dies bedeutet, dass die Auswirkungen von Containerschiffen auf ein Ölunfallereignis aufgrund einer Kollision mit einem anderen Schiff oder einem Navigationshindernis oder eines Auflaufens auf eine Sandbank in dem Bereich von 53° 59,0' N bis zum Standort von Tor Nummer drei (53° 56,0) vernachlässigbar sind, das vor allem im Sommer durch einen großen Verkehr kleiner Freizeityachten gekennzeichnet ist, die sich dem Verkehr auf dem Fahrwasser zum Hafen von Swinemünde anschließen. Im Bereich 3 folgen große Schiffe einem regulierten schmalen Weg und fahren zum/vom Hafen von Swinemünde oder dem LNG-Gasterminal.

Im Gegensatz dazu kann die Auswirkung auf ein Ereignis einer Kollision mit einem Sportboot etwas höher sein, die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenstoßes eines Containerschiffs mit einem anderen Schiff auf sich kreuzenden Kursen sollte jedoch nicht steigen. Bei diesen beiden Ereignissen, deren Eintrittswahrscheinlichkeit gering ist (1-2 Fälle pro 20 Jahre), führt selbst eine Erhöhung der Wahrscheinlichkeit um 10 % nicht zu einer höheren Wahrscheinlichkeitseinstufung, so dass sich die Gesamteinstufung des Risikos, die immer noch auf einem akzeptablen Niveau liegt, nicht ändert.

Die Analyse der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umsetzung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie für Gewässer im Rahmen seines Wirkungsbereichs zeigt, dass es aufgrund der festgestellten unbedeutenden Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf Oberflächengewässer während der Normalbetriebsphase keine Rede vom Einfluss auf diesem Fragment des Übergangswasserkörpers sein kann. Der Betrieb des Terminals wird das Funktionieren der Ökosysteme der Pommerschen Bucht und den ökologischen Zustand ihrer Gewässer nicht beeinträchtigen und stellt keine Gefahr für die Erreichung der im Wasserbewirtschaftungsplan für den Einzugsgebiet enthaltenen Umweltziele dar – diese Bedrohungen ergeben sich aus anderen Quellen und das geplante Projekt gehört nicht dazu.

Aufgrund der Art des Projekts wurde davon ausgegangen, dass es keine Auswirkungen auf die Grundwasserkörper haben kann, da die Art der Projektstätigkeit praktisch keine Auswirkungen auf diese Gewässer mit sich bringt und daher nicht zu einer Gefährdung der Verwirklichung der Umweltziele beitragen kann, die im Wasserbewirtschaftungsplan enthalten sind.

### **Auswirkungen auf die Boden- und Wasserumgebung im Onshore-Teil des Projekts**

Die Auswirkungen auf die Bodenoberfläche werden während der Betriebsphase des Containerterminals deutlich geringer sein als während der Bauphase. Die Oberfläche des Geländes wird befestigt sein und der Bereich, der beispielsweise für Container mit Gefahrstoffen vorgesehen ist, wird zusätzlich gesichert. Das Gebiet wird im Einklang mit den beabsichtigten Hafen- und Industriefunktionen entwickelt, es wird sauber sein und durch die Einführung dichter, befestigter Oberflächen wird das Risiko einer Verunreinigung oder Kontamination des Bodens minimiert.

In der Betriebsphase des Terminals besteht eine potenzielle Gefahr für den Boden in der Kontamination durch Stoffe, die in der Luft und im Wasser transportiert werden und von befestigten Flächen ausströmen. Als Ergebnis der Umsetzung der Investition wird eine neue Grundstücksbebauung entstehen. In der Betriebsphase wird die geplante Investition keine negativen Auswirkungen auf die Erdoberfläche haben und keine weiteren Auswirkungen auf die Topographie des Geländes haben.

Der Bereich um die Einrichtungen, in denen der Autoverkehr und der Betrieb von Transportgeräten stattfinden

werden, wird einer erhöhten Belastung durch Autoabgase und Staubemissionen durch den Fahrzeugverkehr (Verschleiß von Oberflächen, Reifen und Metallteilen von Autos und Geräten) sowie durch Chemikalien, die für die Winterwartung von Straßen und anderen Oberflächen verwendet werden (dazu gehören: Natriumchlorid NaCl, Calciumchlorid und Magnesiumchlorid), ausgesetzt sein. Die Salze in Enteisungsmitteln werden an Straßenrändern versprüht.

Während des normalen Betriebs des Terminals sind die Auswirkungen auf die Gelände- und Grundstücksoberfläche vernachlässigbar, da die Oberfläche des Terminalgeländes größtenteils befestigt und versiegelt ist (Kai, Lagerplätze, Straßen). Das Wasser wird nach der Vorreinigung kontrolliert über die Regenwasserentwässerung in die Hafengewässer abgeleitet.