

Von: StALU VP-40-1 (Herr Mecke)

Gesendet: Freitag, 19. November 2021 13:34

An: StALU VP - L (Herr Wolters) <Matthias.Wolters@staluvp.mv-regierung.de>

Betreff: Containerterminal in Swinemünde; Hier: Stellungnahme Abt. 4

Priorität: Hoch

Hallo Herr Wolters,

Herr Dr. Putzar hat mich gebeten Ihnen die nachfolgende Stellungnahme der Abt. 4 bzgl. des o.g. Vorhabens zu übermitteln.

Dez. 40 - Naturschutz:

Das StALU Vorpommern als Fachbehörde für Naturschutz nimmt wie folgt Stellung:

Örtlich-sachliche Zuständigkeit

Gemäß § 1 Abs. 3 Nr. 4 i.V.m. § 5 Nr. 1 NatSchAG M-V sind die Staatlichen Ämter für Landwirtschaft und Umwelt als Fachbehörden für Naturschutz zuständig für naturschutzrechtliche Entscheidungen im Bereich der Küstengewässer sowie sonstiger gemeindefreier Flächen, sofern nicht nach den §§ 2 bis 4 eine andere Behörde zuständig ist. Die örtliche Zuständigkeit des StALU Vorpommern ergibt sich aus § 3 Abs. 2 LwUmwuLBehV M-V.

Demnach ist die Zuständigkeit des StALU Vorpommern als Fachbehörde für Naturschutz bzgl. des o.g. Vorhabens nicht eröffnet. Allerdings gehen von dem Vorhaben Wirkungen aus, die bis in die v.g. Zuständigkeit reichen. Bzgl. dieser Wirkungen wird nachfolgend Stellung genommen.

Naturschutzfachliche und –rechtliche Einschätzung

Der Fachbehörde für Naturschutz wurden die Angaben nach § 55 Abs. 2 UVPG (vgl. § 58 Abs. 2 UVPG) übermittelt. Die Prüfung der übermittelten Unterlagen führt zu dem Ergebnis, dass weitere Angaben entsprechend § 58 Abs. 2 UVPG benötigt werden. Hierzu wie folgt:

1. Informationen zu den vorhabenbedingten Wirkreichweiten (insbes. Rammschall) fehlen

Der vorliegenden Unterlage sind die vorhabenbedingten Wirkungen nur unvollständig zu entnehmen, da Angaben zu den jeweiligen Reichweiten der Wirkungen fehlen. Ohne entsprechende Ergänzung sind die Angabe in der vorliegenden Unterlage nicht prüffähig. Hinsichtlich der baubedingten Wirkungen sind insbesondere Angaben zu den rambedingten Impulsschalleinträgen Unterwasser relevant. Hintergrund ist die gute Schalleitfähigkeit von Wasser, die Empfindlichkeit von Schweinswalen gegenüber impulshaften Rammschall und die Festlegung des Schweinswals als Erhaltungsziel im Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) „Greifswalder Boddenrandschwelle und Teile der Pommerschen Bucht“ (DE 1749-302). Ich weise darauf hin, dass ein Ausschluss vorhabenbedingter Wirkungen durch Impulsschalleinträge ausschließlich aufgrund der Entfernung zum v.g. GGB fachlich nicht nachvollziehbar ist.

2. Untersuchungen zum küstenparallelen Sedimenttransport fehlen

Das Vorhaben sieht die Errichtung umfangreicher Hafenanlagen (u.a. Wellenbrecher, Mole, Ausbaggerungen) im Bereich der Mündung der Swine auf Wollin vor. Anhand der vorliegenden Unterlagen ist eine Beurteilung der Wirkungen dieser Hafenanlagen auf den küstenparallelen Sedimenttransport vor Usedom/Wollin nicht möglich, da eine Modellierung der Auswirkungen der geplanten Hafenanlagen auf den küstenparallelen Sedimenttransport vor Usedom/Wollin oder sonstige diesbezügliche fachspezifische Untersuchungen fehlen. Die Ausprägungen der Flachwassergebiete im Bereich des Peenemünder Hakens als Bestandteile der GGB „Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom“ (DE 1747-

301) und „Greifswalder Boddenrandschwelle und Teile der Pommerschen Bucht“ (DE 1749-302) sowie der EU-Vogelschutzgebiete (SPA) „Westliche Pommersche Bucht“ (DE 1649-401) und „Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund“ (DE 1747-402) stehen unmittelbar mit dem küstenparallelen Sedimenttransport vor Usedom in Verbindung. Insofern bedarf es diesbezüglicher v.g. fachspezifischer Untersuchungen (z.B. einer Modellierung) bzgl. der Auswirkungen der geplanten Hafenanlagen auf den küstenparallelen Sedimenttransport vor Usedom/Wollin, um vorhabendingte Wirkungen auf die v.g. Natura 2000-Gebiete ausschließen zu können.

3. Betrachtung der zusätzlichen Schiffsbewegungen und möglicher weiterer Baggerarbeiten fehlen

Das Vorhaben geht mit der Erhöhung des Schiffsverkehrs in Richtung des Hafens Swinemünde einher. Gemäß der vorliegenden Unterlage wird mit einem zusätzlichen Containerschiff (bis 400 m Länge) und 2 bis 3 zusätzlichen Feederschiffen (bis 200 m Länge) pro Woche gerechnet, was einer Erhöhung der Schiffsanläufe des Hafens Swinemünde um 4 % entspricht. Die vorliegenden Unterlagen sehen diese Erhöhung als unbedeutend an. Dieser Einschätzung kann nicht ohne weiteres gefolgt werden. Es bestehen Unklarheiten darüber, inwiefern der zusätzliche Schiffsverkehr mit dem bereits vorhandenen Schiffsverkehr vergleichbar ist. Dies betrifft zum einen die Dimension (Maße) und Geschwindigkeit der Schiffe sowie die Schifffahrtsrouten. Letzteres ist darüber hinaus von besonderer Bedeutung für das GGB „Greifswalder Boddenrandschwelle und Teile der Pommerschen Bucht“ (DE 1749-302) und das SPA „Westliche Pommersche Bucht“ (DE 1649-401), da nach überschlägiger Prüfung von Seekarten die Ansteuerung des Hafens Swinemünde durch die v.g. Natura 2000-Gebiete zu verlaufen scheint. Insofern bedarf es je einer FFH-Verträglichkeitsvorprüfung, ob die hiermit einhergehenden Wirkungen des Vorhabens geeignet sind, eines der v.g. Natura 2000-Gebiete einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen erheblich zu beeinträchtigen. Sofern die Eignung gegeben sein sollte, ist das Projekt vor dessen Zulassung oder Durchführung auf dessen Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der v.g. Natura 2000-Gebiete zu überprüfen (vgl. § 34 Abs. 1 BNatSchG^[1]). Darüber hinaus ist anzumerken, dass entsprechend der vorliegenden Unterlagen (vgl. S. 6) die technische Zieltiefe des Hafens, der Einfahrtwasserstraße und der Nordwasserstraße zunächst 14,5 m und perspektivisch 17,0 m betragen soll. In Auswertung von Seekarten ist nicht ersichtlich, wie Schiffe mit entsprechendem Tiefgang die Fahrrinne zum Hafen Swinemünde erreichen können. Von der in den Seekarten verzeichneten Ansteuerung ausgehend, scheinen hierzu Baggermaßnahmen (Anlage von Fahrrinnen) im Bereich der Küstengewässer des Landes Mecklenburg-Vorpommern nicht ausgeschlossen. Inwiefern hiervon Natura 2000-Gebiete betroffen sein können, kann anhand der vorliegenden Informationen nicht beurteilt werden. Die v.g. Sachverhalte bedürfen nach Ansicht des StALU Vorpommern als Fachbehörde für Naturschutz der Berücksichtigung im Rahmen des Hafenausbaus.

4. Artenschutzrechtliche Betrachtung fehlt

Ich weise darauf hin, dass ggf. die vorhabenbedingten Wirkungen auf den Schweinswal (vgl. Ziff. 1), auf die Arten, deren Lebensräume ggf. von Änderungen des küstenparallelen Sedimenttransports betroffen sind (vgl. Ziff. 2) und die Wirkungen des zunehmenden Schiffsverkehrs (vgl. Ziff. 3) einer artenschutzrechtlichen Betrachtung (vgl. § 44 Abs. 1 BNatSchG) bedürfen.

Fazit:

^[1] Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3908)

Mit der vorliegenden Unterlage wurden Angaben, zu den mit dem Vorhaben in Deutschland einhergehenden Wirkungen, übermittelt. Diese Angaben reichen jedoch nicht aus, um die Wirkungen des Vorhabens im Bereich des Küstenmeeres Mecklenburg-Vorpommerns naturschutzfachlich beurteilen zu können. Hierzu sind nach Ansicht der Fachbehörde für Naturschutz die v.g. Unterlagen ergänzend einzureichen. Insofern sollte um Nachreichung entsprechender Angaben gebeten werden (vgl. § 58 Abs. 2 UVPG).

Dez. 42 – Wasserwirtschaft/-recht:

Gemäß § 107 Abs. 4 Nr. 1 und 2 LWaG i. V. m. §§ 2 und 4 LwUmwuLBehV MV ist das StALU Vorpommern die im angrenzenden deutschen Territorium für den Küstenschutz und die Gewässer I. Ordnung (u.a. Ostsee) zuständige Wasserbehörde.

Grundsätzliches

Die technische Zieltiefe innerhalb des Containerhafens soll zunächst 14,5 m betragen. Allerdings sind die hydrotechnischen Parameter des Hafens mit 17 m geplant, so dass nach einer entsprechenden Anpassung der Einfahrtwasserstraße und Nordwasserstraße eine derartige Nutzung des Hafens möglich ist. Allerdings ist die Anpassung der Seeschiffahrtsstraßen nach Swinemünde von nach hiesiger Kenntnis 14,5 auf 17m Tiefe in den vorliegenden Unterlagen nicht betrachtet worden und dürfte angesichts der natürlichen Tiefenlage der angrenzenden Ostseebereiche auch nur sehr schwer umsetzbar sein – eine Inanspruchnahme der deutschen Hoheitsgewässer bzw. zumindest der AWZ ist nicht auszuschließen.

Überwiegend werden die Einschätzungen zu den Auswirkungen des Vorhabens nur verbalargumentativ dargelegt, entsprechende Untersuchungsergebnisse bzw. zumindest ein Verweis auf diese ist nicht mit aufgeführt. Eine umfassende Beurteilung des Vorhabens ist hierdurch nicht möglich.

Unterlagen wie z.B. WRRL- und MSRL-Fachbeiträge, welche bei gleichartigen Vorhaben auf deutscher Seite Standard sind, fehlen völlig; lediglich in der Tabelle „Analyse unterschiedlicher Arten von Einflüssen hinsichtlich der Auftrittsmöglichkeit einer grenzüberschreitenden Auswirkung“ sind unter Pkt. 14 und 15 knappe zusammenfassende Statements enthalten.

Küstendynamik/Sedimenttransport

Lt. Unterlagen sind durch das Vorhaben keine Veränderungen der Küstenlinie oder natürlichen „lithodynamischen“ (küstendynamischen?) Prozesse zu erwarten. Dem kann grundsätzlich gefolgt werden, wobei in den Unterlagen begründende fachspezifische Untersuchungen (z.B. Modellierungen) fehlen. Durch die bestehenden Hafenanlagen (Molen, LNG-Terminal, Zufahrtsrinne, etc.) sind die küstendynamischen Prozesse bereits gravierend gestört; ein küstenparalleler Sedimenttransport, welcher auf der angrenzenden deutschen Usedomer Seite als Resultierende von Nordwest nach Südost gerichtet wird, dürfte de facto an der Swinemündung nicht mehr existieren.

Baggerung/Verklappung

Die Baggergutmenge soll ca. 13 Mill. m³ betragen, lt. Unterlagen liegt der Baggergutanteil des bindigen Substrates bei ≤ 15 %.

Grundsätzlich sind 3 Verwertungs- bzw. Entsorgungswege für das Baggergut vorgesehen:

- Verwendung für hydrotechnische Konstruktionen (Auffüllung/Hinterfüllung der Hafenanlagen) – bedingt entsprechende Qualität des Materials
- Baggergut ohne organische und kohäsive Stoffe - Hinterlegung in der Pommerschen Bucht für spätere Verwendung zum Schutz und zur Sicherung der Meeresküste
- Restliches Baggergut – Verklappung in Pommerscher Bucht nordöstlich des Projektgebietes

Zur Trübung bzw. Verlagerung des bindigen (und organischen?) Materials sind keine konkreten Ausführungen sowohl zur Baggerung (S. 8 - „Die Suspension wird sich je nach den hydrodynamischen Prozessauswirkungsparametern ausbreiten.“) als auch zur Verklappung (S. 9 - „Der überwiegende Teil des Baggergutes (sandig) verbleibt an seinen Ablagestellen, der restliche Baggergut in Suspensionsform wird hingegen einem Konvektion-Diffusion-Prozess unterliegen und je nach den bestehenden Wind- und Strömungsverhältnissen unterschiedlich entfernt fallen.“) enthalten. Eine Nichtbeeinträchtigung des deutschen Territoriums ist zwar infolge der Entfernungen von Baggerung (ca. 4 km, hier auch zum Schutz der Schifffahrtsrinne Maßnahmen bei ENE- bis SE-Winden vorgesehen) und Verklappung (≥ 15 km) nicht wahrscheinlich, es fehlen allerdings auch hier zur Nachweisführung entsprechende Untersuchungen bzw. gutachterliche Stellungnahmen.

Dez. 43 - Küstenschutz:

Die unzureichenden Untersuchungsunterlagen und der nicht eindeutige erkennbare Untersuchungsrahmen erlauben zunächst keine belastbare Gegenargumentation hinsichtlich des Küstenschutzes. Des Weiteren ist anzumerken, dass der Untersuchungsbereich (Forschungszone II, KMU 417 bis 422 des Seeamtes) ausschließlich Aussagen für das polnische Hoheitsgebiet zulässt. Trotzdem ist zu beanstanden, in welcher Art und Weise die Schlussfolgerungen gezogen werden.

Die generelle Küstendynamik ist zwar bekannt, es fehlt aber ein konkreter Nachweis nach dem Stand der Technik. D.h. mit Computermodellen, die den Sedimenttransport und die Küstenmorphologie berechnen, wären die kleinräumigen und großräumigen Auswirkungen des Vorhabens im Vergleich zur Ist-Situation darzulegen.

Dasselbe gilt auch für die Verbringung von Baggergut. Auch hier wird gemäß den uns übermittelten Unterlagen behauptet, dass keine schädlichen Auswirkungen zu erwarten sind. Tatsächlich fehlt aber eine konkrete Aussage zur Verdriftung des Aushubmaterials (Konzentration, Reichweite) und den sich daraus ergebenden Folgen. I.A. ist es üblich und Stand der Technik, diese Aufgabenstellung mit entsprechenden Computermodellen für maßgebende Szenarien zu berechnen, darzustellen und zu bewerten.“

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Lutz Mecke



Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern

Postanschrift: Badenstraße 18, 18439 Stralsund

Telefon: 03831/696-4001

Telefax.: 03831/696-2129

Lutz.Mecke@staluvp.mv-regierung.de

www.stalu-vorpommern.de