

# Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern - Der Amtsleiter -



17489 Greifswald, Schuhhagen 3  
Telefon: 03834 514939-0  
E-Mail: poststelle@afrlv.mv-regierung.de

[ ]

Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur,  
Tourismus und Arbeit  
Mecklenburg-Vorpommern  
Ref. 610, Frau Jana Nerger  
Schloßstraße 6 – 8  
19053 Schwerin

Bearbeiterin: Anja Neubauer-Betz  
Telefon: 03834 – 51 49 39-33  
E-Mail: anja.neubauer-betz@afrlv.mv-regierung.de  
AZ: 220 / 505.3 / 3\_037/23  
Datum: 22.02.2023

[ ]

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom  
09.01.2023 (per Mail)

nachrichtlich:  
2) – WM M-V, Abt. 5, Ref. 550

## **Bau eines Containerterminals im Außenhafen Swinemünde**

Republik Polen

hier: Grenzüberschreitende Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung gem. UVPG, gem. dem Vertragsgesetz zur Deutsch-Polnischen Vereinbarung über Umweltprüfungen und gem. der Erklärung des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur und Tourismus und Arbeit M-V zur Teilnahme an der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 24. November 2021

Sehr geehrte Frau Nerger,

das Vorhaben wird nach den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung gemäß Landesplanungsgesetz (LPIG) M-V, dem Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V, 2016) sowie dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP, 2010) bewertet.

Außerdem wird das Raumentwicklungskonzept „Verkehr, Tourismus und Leben in der Region Insel Usedom“ (REK Usedom, 2021) als informelles Planungsinstrument zur Einschätzung hinzugezogen.

Zur Bewertung haben folgende Unterlagen vorgelegen:

- UVP-Dokumentation in Form des Espoo-Berichts „Bau eines Containerterminals im Außenhafen Swinemünde“, Stettin, Oktober 2022
- Beschluss über die Notwendigkeit der Durchführung einer grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung, Dezember 2021
- Antrag auf Erteilung eines Umweltbescheides, November 2020

### 1. Ausgangssituation und Planungsziel

In Swinemünde, einer Stadt im nordwestlichen Polen und an der Grenze zu Deutschland, wird ein Containerterminal im Außenhafen geplant. Dieser soll laut Espoo-Bericht zu einem bedeutenden Verladungshub der südlichen Ostsee werden und entspricht Erwartungen der sog. Visegrád-Gruppe, die den Bau des Oder-Donau-Elbe-Kanals als eine ihrer Prioritäten

ansieht. Auch soll der Containerterminal im Gefahrenfall für die Verteidigungslogistik der EU genutzt werden können.

Der Planungsstandort liegt ca. 2,7 km von der polnisch-deutschen Grenze entfernt und belegt ca. 350 ha zu Wasser und ca. 45 ha zu Land. Der Terminal soll an einen bereits bestehenden Wellenbrecher eines LNG-Terminals anschließen. Ein weiterer Wellenbrecher, ein Wendebecken und eine Container-Seebrücke sollen entstehen. Im Rahmen der Umsetzung sind u. a. Baggerarbeiten erforderlich, deren Volumen auf 13 Mio. m<sup>3</sup> geschätzt wird. Davon sollen etwa 5,5 Mio. m<sup>3</sup> direkt zum Einbau in die Containerseebrücke verwendet werden. Der Rest wird bspw. zu Schutzzwecken der Meeresküste oder zur Verlandung von Stränden bevorratet. Für letztere Variante und einen nicht zweckgebundenen Baggergutvorrat sollen zwei Klappstellen etwa 22 km vor der polnischen Küste zum Verklappen genutzt werden.

## 2. Prüfungsergebnis

Das Planungsgebiet befindet sich komplett auf polnischem Gebiet, wofür seitens des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern keine Zuständigkeiten bestehen. Es können daher nur Einschätzungen für die benachbarte deutsche Region vorgenommen werden.

Die Gemeinde Swinemünde liegt hinter der nordöstlichen Grenze der Planungsregion Vorpommern und befindet sich damit in unmittelbarer Nachbarschaft zur Gemeinde Heringsdorf mit den Seebädern Bansin, Heringsdorf und Ahlbeck. Die Seebäder befinden sich gemäß der Karte des LEP M-V im Maßstab 1:250.000 in einem Vorbehaltsgebiet Tourismus und gemäß der Karte des RREP VP im Maßstab 1:100.000 in einem Tourismusschwerpunktraum. Dies bedeutet, dass dem Programmsatz 4.6 (4) LEP M-V entsprechend *„in den Vorbehaltsgebieten Tourismus [...] der Sicherung der Funktion für Tourismus und Erholung besonderes Gewicht beigemessen werden [soll]. Dies ist bei der Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Planungen, Maßnahmen, Vorhaben, Funktionen und Nutzungen und denen des Tourismus selbst besonders zu berücksichtigen.“*

Zudem sind laut Programmsatz 4.6 (6) Abs. 3 LEP M-V *„Tourismusschwerpunkträume [...] die Räume, die sich innerhalb einer Gemeinde oder eines Erholungsgebietes durch eine überdurchschnittlich hohe touristische Nachfrage und ein überdurchschnittlich hohes touristisches Angebot auszeichnen und in denen eine gezielte raumordnerische Steuerung der Entwicklung notwendig ist. In diesen Gebieten sollen die Belange des Tourismus nicht durch andere Nutzungen beeinträchtigt werden.“*

Vor den Seebädern befindet sich wasserseitig gemäß der Karte des LEP M-V im Maßstab 1:250.000 ein marines Vorbehaltsgebiet Tourismus. Auch dort soll laut Programmsatz 8.5 (2) LEP M-V *„den Funktionen des Tourismus ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Dies ist bei der Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Planungen, Maßnahmen, Vorhaben, Funktionen und Nutzungen, auch denen des Tourismus selbst, zu berücksichtigen.“* Dazu gehört bei der Planung von Anlagen auch die Berücksichtigung eines ausreichenden Sichthorizonts und der angestrebte Erhalt eines möglichst unverbauten Landschaftsbildes.

Etwa 20 km nördlich von Heringsdorf liegt zudem gemäß der Karte des LEP M-V im Maßstab 1:250.000 ein marines Vorbehaltsgebiet Naturschutz und Landschaftspflege. Dort soll entsprechend dem Programmsatz 8.8 (2) LEP M-V *„den Funktionen von Natur und Landschaft ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Dies ist bei der Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Planungen, Maßnahmen, Vorhaben, Funktionen und Nutzungen zu berücksichtigen.“*

In den sich im Küstenmeer außerdem befindlichen NATURA-2000-Gebieten sind gemäß Programmsatz 8.8 (3) LEP M-V *„in Abstimmung der Naturschutzbehörden mit den Kommunen, Fachverbänden und Anliegern in Managementplanungen sowie in freiwilligen Vereinbarungen einvernehmlich festgelegte Maßnahmen umzusetzen.“*

Aufgrund der Planung des Containerterminals im Außenhafen liegen zwei Überlegungen nahe: Es könnten einerseits beim Bau und/oder beim Betrieb Emissionen in Form von Lärm, Luftverunreinigungen, Wassereintrübungen und Licht entstehen, die sich auf die genannten Vorbehaltsgebiete negativ auswirken. Andererseits ist – in Verbindung mit dem bald eröffnenden Swinetunnel – mit Auswirkungen auf die Verkehrssituation auf ganz Usedom und in der Folge auf die dortige Lebens- und Erholungsqualität zu rechnen.

Der Espoo-Bericht stellt die Auswirkungen des Hafenausbaus und -betriebs auf alle Schutzgüter nach UVPG dar und stellt bei prognostizierten Beeinträchtigungen auch Minimierungsmaßnahmen vor. Dies gilt auch für die NATURA-2000-Gebiete.

Dabei kommen die durchgeführten Analysen zu dem Ergebnis, dass die Auswirkungen des Ausbaus und Betriebs des Containerhafens ca. 1,9 km vor der deutsch-polnischen Grenze enden und die Auswirkungen der Standorte der zum Verklappen des Baggerguts ausgewiesenen Klappstellen 0,3 km vor der Grenze aufhören.

Aufgrund der benannten Trübung des Wassers, die aufgrund der Suspensionsentwicklung an den Klappstellen im FFH-Gebiet Pommersche Bucht mit Oderbank und im Vogelschutzgebiet Pommersche Bucht entstehen könnte (Espoo-Bericht, 2022, S. 113f.), sowie denkbarer Auswirkungen des zunehmenden Schiffsverkehrs, der durch die verschiedenen NATURA-2000-Gebiete führt, wird die Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden empfohlen: Für die NATURA-2000-Gebiete im Küstenmeer Vorpommerns ist das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt (StALU) Vorpommern zuständig, für die entsprechenden Gebiete in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) das Bundesamt für Naturschutz (BfN).

Der Espoo-Bericht geht ferner davon aus, dass es *„im Bau- und Funktionsbereich des geplanten Containerterminals im terrestrischen Teil [...] aufgrund der Entfernung zur Grenze, der die Auswirkungen anhaltenden und nivellierenden physischen Barrieren, der örtlichen eingeschränkten Auswirkung von Umweltemissionen im Zusammenhang mit dem Bau und mit der Funktion des Containerterminals im terrestrischen Teil zu keinen grenzüberschreitenden Einflüssen auf die Bundesrepublik Deutschland und das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern kommen wird.“* (Espoo-Bericht, 2022, S. 12).

Dementsprechend wurden weder Aussagen zum Einfluss von Lichtemissionen des Terminals auf die landseitige Planungsregion Vorpommern noch zum ggf. veränderten Landschaftsbild getroffen.

Im REK Usedom (2021) wird das derzeit bereits überlastete Straßennetz Usedom beschrieben und aufgrund der touristischen Entwicklung von einer weiteren Verschärfung der Situation ausgegangen. Aktuelle Leitbilder haben daher eine Reduzierung des Straßenverkehrs zum Ziel. In der Anlage 4 des REK Usedom zur Zustandsanalyse „Verkehr in der Region Usedom“ wird hingegen in Anbetracht des bald eröffnenden Swinetunnels mit weiteren moderaten Mehrverkehren gerechnet, sofern keine Ausbaumaßnahmen auf deutscher Seite erfolgen und die Gewichtsbeschränkung auf der B110 für Lkw > 7,5 Tonnen bestehen bleibt. Andernfalls könnte insbesondere der Schwerverkehr deutlich zunehmen. Die zusätzlichen Verkehrsmengen entstehen vor allem von und zum Seehafen Swinemünde (REK Usedom, 2021, Anlage 4, S. 15). Es kann vermutet werden, dass der Bau und Betrieb des Containerterminals zu einer weiteren Zunahme des Straßenverkehrs auf Usedom führen wird.

Im Espoo-Bericht wird eine Zunahme von Lastkraftwagen von 30% am Tag und um fast 100% in der Nacht prognostiziert, deren Auswirkungen in Sinne von Gas, Staub und Lärm aber nur in einem Umkreis von 750 m um den Hafenstandort und nicht auf deutscher Seite angenommen werden. Für eine genauere Nachvollziehbarkeit dieser Prognose fehlt im Bericht der gewählte Bezugsrahmen dieser Prozentangaben. Hilfreich wären außerdem Angaben zum Umfang des anvisierten Schiffsverkehrs sowie zum geplanten Umschlag. Es wird also nicht deutlich, welche Kapazitäten der Hafen haben wird und welcher zusätzlicher Verkehr an Land dadurch auch auf deutscher Seite entstehen könnte.

Insgesamt wird im Espoo-Bericht häufig auf einen Umweltverträglichkeitsbericht, darin enthaltene Analysekapitel und Anlagen verwiesen. Ein Einblick in diesen Bericht würde insgesamt zu einem besseren Verständnis der etwaigen Auswirkungen und Zusammenhänge beitragen. In dem Umweltverträglichkeitsbericht werden auch die verschiedenen Varianten des Baus verglichen, die auf Grundlage des Espoo-Berichtes bisher nicht nachvollzogen werden können.

### 3. Zusammenfassung

**Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung Vorpommerns werden vom Bau und Betrieb des Containerterminals in Swinemünde nicht berührt.**

**Jedoch ist eine Einschätzung der Betroffenheit der Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung Vorpommerns anhand des vorliegenden Espoo-Berichtes nicht abschließend möglich.**

So kann die Vermutung der Verkehrszunahme auf der Insel Usedom nicht hinreichend ausgeräumt werden, die jedoch den Leitbildern der Verkehrsminimierung entgegensteht. Daher wird um Einsicht in den vollständigen Umweltbericht und entsprechend geeignete Dokumente gebeten, die genauere Zahlen, Prognosen und Zusammenhänge darstellen:

- zum geplanten Schiffsverkehr und Güterumschlag
- zum ggf. zunehmenden Verkehrsaufkommen auf Usedom
- zu Lichtemissionen vom Betrieb des Containerterminals
- zum ggf. veränderten Landschaftsbild

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Anja Neubauer-Betz