

## Planfeststellungsbeschluss

für die

Erweiterung der seewärtigen Zufahrt Hafen Mukran



Kiel, den 10. August 2023



Abbildungen: .....	V
Tabellen: .....	VI
Abkürzungen .....	1
<b>A. TENOR.....</b>	<b>3</b>
I. FESTSTELLUNG DES PLANS .....	3
1. Antragsunterlagen zur Planauslegung im Zeitraum vom 16. Mai bis 16. Juni 20224	
1.1 Änderungen und Ergänzungen der ursprünglichen Planunterlagen durch:.....	9
II. ANORDNUNGEN .....	11
1. Baumaßnahmen .....	11
1.1 Allgemeines .....	11
1.2 Bauzeitenregelung .....	13
1.3 Denkmalschutz .....	13
1.4 Kampfmittel .....	14
2. Baggergutverbringung .....	14
2.1 Allgemeines .....	14
2.2 Umlagerung auf die Umlagerungsstelle 5650 .....	15
3. Kompensationsmaßnahmen.....	17
4. Umweltschutz.....	18
5. Schifffahrt.....	18
5.1 Forderungen / Allgemeine und Strompolizeiliche Nebenbestimmungen .....	18
5.2 Forderungen / Gewässerkundliche Nebenbestimmungen .....	20
5.3 Forderungen / Schifffahrtspolizeiliche Nebenbestimmungen.....	20
5.4 Forderungen / Nebenbestimmungen zum Richtfeuer .....	23
5.5 Forderungen / Nebenbestimmungen zur Betonung der hergestellten Zufahrt ...	25
6. Fischerei.....	26
6.1 Allgemeines .....	26
6.2 Fischereigerät .....	27
7. Sonstiges .....	27
7.1 Zoll .....	27

III.	ENTSCHEIDUNGEN ÜBER STELLUNGNAHMEN UND EINWENDUNGEN .....	27
IV.	ZUSAGEN.....	27
V.	ANORDNUNG DER SOFORTIGEN VOLLZIEHUNG DES PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSSES.....	28
VI.	HINWEISE .....	28
VII.	KOSTENENTSCHEIDUNG .....	28
<b>B.</b>	<b>GRÜNDE .....</b>	<b>29</b>
I.	TATBESTAND .....	29
1.	Träger des Vorhabens .....	29
2.	Beschreibung des Vorhabens .....	29
3.	Darstellung des Planfeststellungsverfahrens .....	34
3.1	Vorlage der Planunterlagen.....	35
3.2	Bekanntmachung des Vorhabens .....	35
3.3	Planauslegung .....	35
3.4	Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange .....	36
3.5	Beteiligung von Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen sowie Privatbetroffenen .....	38
3.6	Erörterung der abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen.....	38
3.7	Einvernehmen.....	38
II.	FORMALRECHTLICHE WÜRDIGUNG .....	39
1.	Erforderlichkeit des Verfahrens .....	39
2.	Zuständigkeit.....	39
III.	MATERIELLRECHTLICHE WÜRDIGUNG .....	40
1.	Allgemeine Planrechtfertigung.....	40
2.	Umweltverträglichkeitsprüfung / Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen, §§ 24, 25 UVPG .....	43
2.1	Schutzgut Mensch .....	43
2.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt .....	47
2.2.1	Marine Biotope einschließlich Makrophyten und Makrozoobenthos.....	47
2.2.2	Brut- und Rastvögel .....	50

2.2.3	Meeressäuger .....	51
2.2.4	Fische und Rundmäuler.....	51
2.2.5	Biologische Vielfalt.....	53
2.2.6	Einwendungen und Stellungnahmen zum Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt .....	53
2.3	Schutzgut Fläche und Boden .....	55
2.4	Schutzgut Wasser.....	59
2.5	Schutzgut Klima .....	62
2.6	Schutzgut Luft.....	65
2.7	Schutzgut Landschaft .....	65
2.8	Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter .....	66
2.9	Wechselwirkungen.....	68
2.10	Kumulative Wirkungen.....	69
3.	Vereinbarkeit mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung.....	70
3.1	Eingriffsbilanzierung und Kompensationsbedarf .....	72
3.1.1	Errichtung des Richtfeuers .....	72
3.1.2	Nassbaggerarbeiten - Abtrag.....	73
3.1.3	Sedimentation im Umfeld.....	74
3.1.4	Umlagerung Auftrag.....	76
3.1.5	Umlagerung Sedimentation .....	79
3.1.6	Kompensationsbedarf.....	80
3.2	Kompensationsmaßnahme.....	80
3.3	Ergebnis.....	82
4.	Vereinbarkeit des Vorhabens mit § 34 BNatSchG .....	83
5.	Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem besonderen Artenschutz nach § 44 BNatSchG .....	87
5.1	Allgemein/ Methodik .....	88
5.2	Artenschutzprüfung gemäß dem Fachbeitrag zum besonderen Artenschutz.....	88
5.3	Einwendungen und Stellungnahmen zu der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Artenschutz .....	90
6.	Vereinbarkeit mit dem gesetzlichen Biotopschutz.....	93
7.	Vereinbarkeit mit den Vorgaben der WRRL und der MSRL.....	95
7.1	Vereinbarkeit mit den Vorgaben der WRRL .....	95
7.2	Vereinbarkeit mit den Vorgaben der MSRL.....	96
7.3	Stellungnahme .....	98

7.4	Ergebnis.....	98
8.	Darstellung und Bewertung weiterer abwägungsrelevanter Belange.....	99
8.1	Kampfmittel.....	99
8.2	Wirtschaft.....	99
8.3	Fischerei.....	100
8.4	Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung.....	102
8.5	Schifffahrt/ Gewässerkunde.....	105
8.6	Wasserwirtschaft, Gewässerschutz, Gewässerbenutzung.....	107
8.7	Sonstiges.....	108
9.	Gesamtabwägung.....	110
10.	Begründung der Anordnungen und Begründung des Vorbehalts weiterer Anordnungen:.....	110
11.	Begründung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses.....	111
12.	Begründung der Kostenentscheidung.....	112
<b>C.</b>	<b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....</b>	<b>114</b>
	ANLAGEN:.....	115

**Abbildungen:**

Abb. 1: Lage Hafen Mukran, Erläuterungsbericht S. 8. ....	30
Abb. 2: Fahrwasser mit Betonung, Baggergutverbringungskonzept S. 7.....	31
Abb. 3: Geplanter schematischer Sollquerschnitt, Baggergutverbringungskonzept S. 7 .....	31
Abb. 4: Lage der Umlagerungsfläche 5650; Baggergutverbringungskonzept S. 29 ..	32
Abb. 5: Sichtachse vom Oberfeuer zum Hafen, LBP S. 24. ....	33
Abb. 6: Standort des geplanten Unterfeuers (Bildvordergrund, links); Oberfeuer im Hintergrund, LBP S. 24.....	33
Abb. 7: Übersichtsplan des Unterfeuers mit erforderlichen Flächenbefestigungen, LBP S. 6.....	34
Abb. 8: Immissionsorte und Nutzungsarten im erweiterten Untersuchungsraum, UVP- Bericht S. 100. ....	44
Abb. 9: Teilansicht aus Anlage 27 zum Baggergutverbringungskonzept .....	78
Abb. 10: Maßnahmen aus der Ökokontomaßnahme Görmitz.....	82
Abb. 11: Fläche des SPA DE 1649-401, FFH- Verträglichkeitsvoruntersuchung S. 6 .....	83
Abb. 12: Seeseitige Projektteile und Westteil des SPA DE 1649-401, FFH- Verträglichkeitsvoruntersuchung S. 7.....	84

**Tabellen:**

Tabelle 1: Koordinatenliste der Erweiterungsfläche der Umlagerungsstelle 5650.....	16
Tabelle 2: Ermittlung des Eingriffsflächenäquivalents für Biotopverluste und Biotopbeeinträchtigungen. LBP, S. 29 .....	71



## Abkürzungen

a. F.	alte Fassung
Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AFB	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
AIS	Automatic Identification System
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau
BfG	Bundesanstalt für Gewässerkunde
Bft	Windgeschwindigkeit nach Beaufortskala
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr (ab Dez. 2021)
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (bis Dez. 2013)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (ab Dez. 2013 – Dez. 2021)
BMVI-WS- BGebV	Besondere Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen im Zusammenhang mit der Verwaltung der Wasserstraßen und der Schifffahrtsverwaltung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BüMvT	Bündelungsstelle maritime Verkehrstechnik
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
cd	candela
dB	Dezibel (Einheit des Schallpegels)
dB(A)	A-bewerteter Schallpegel, Standardbewertung des Hörfrequenzbereiches
DIN	Deutsches Institut für Normung
DXF	Drawing Exchange Format
EFÄ	Eingriffsflächenäquivalent
ETRS	European Terrestrial Reference System
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	FFH-Richtlinie
FFH-VU	FFH-Verträglichkeitsuntersuchung
FGNt	Fachgruppe Nachrichtentechnik
GG	Grundgesetz
gps	Global positioning system
GWK	Grundwasserkörper
ha	Hektar
IALA	International Association of Lighthouse Authorities
KN	Kartennull
kn	Knoten (Maßeinheit für Schiffsgeschwindigkeit)
KVR	Kollisionsverhütungsregeln
LALLF	Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LAKD MV	Landesamts für Kultur und Denkmalpflege MV
LFischG	Fischereigesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern

LNatSchG	Gesetz zum Schutz der Natur des Landes Mecklenburg-Vorpommern
MVP	
LRT	Lebensraumtyp
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LWG-MV	Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern
MV	Mecklenburg-Vorpommern
n. F.	neue Fassung
NatSchAG M	Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern
NHN	Normalhöhennull
NN	Normalnull
NSG	Naturschutzgebiet
OGewV	Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer
p. a.	pro anno (pro Jahr)
QK	Qualitätskomponenten
Rote Liste D	Rote Liste Deutschland
SeeSchStrO	Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung
sm	Seemeile, 1 sm = 1,852 km
StALU	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt
TdV	Trägerin des Vorhabens
TFV	Technische Forderungen, visuell
Tn.	Tonne
TöB	Träger öffentlicher Belange
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UTM	Universal Transfer Mercador
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
VS-RL	Vogelschutzrichtlinie
VU	Verträglichkeitsuntersuchung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwKostG	Verwaltungskostengesetz
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WaStrAbG	Wasserstraßenausbaugesetz
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WaStr-KostV	Kostenverordnung zum Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

## A. Tenor

### I. Feststellung des Plans

Die von der Trägerin des Vorhabens (TdV),

- **der Fährhafen Sassnitz GmbH,**
- an welche gem. § 12 Abs. 5 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) durch die Bundesrepublik Deutschland die Befugnis zur Ausführung des Ausbaus einer Bundeswasserstraße sowie deren Unterhaltung durch Vereinbarung vom 24.11.2017 übertragen wurde,
- **vorgelegten Pläne für den Ausbau der Zufahrt zum Hafen Mukran, werden gemäß §§ 14 ff. Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. August 2021 in Verbindung mit §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 29. März 2017 (BGBl. I S. 626), nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen im Einvernehmen nach § 14 Abs. 3 WaStrG hinsichtlich der durch das Vorhaben berührten wasserwirtschaftlichen und landeskulturellen Belange mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern festgestellt.**

Gegenstand des Antrages zur „Erweiterung der seewärtigen Zufahrt Hafen Mukran“ sind:

1. Genehmigung der Vertiefung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Sassnitz-Mukran für 13,5 m tiefgehende Schiffe und die anschließende Unterhaltung des Fahrwassers;
2. Herstellung einer Sohlbreite der Zufahrtsrinne von 120 m und einer Sohltiefe von -15,00 m NHN;
3. Errichtung einer neuen Tagesrichtfeueranlage, bestehend aus einem Oberfeuer im Ortsteil Blieschow der Stadt Sassnitz und einem Unterfeuer in Wostewitz;
4. Verbringung des Baggerguts durch Umlagerung in die geplante Umlagerungsfläche 5650 in der Prorer Wiek;
5. die Festsetzung der Art der landschaftspflegerischen Begleitplanung;
6. die Festsetzung von anteiligen Abbuchungen beim Ökokonto VG-015 „Entwicklung von Salzgrasland auf der Insel Görmitz“ als Kompensationsmaßnahme für Eingriffe in die Natur und Landschaft

Der festgestellten Pläne umfassen die nachstehend aufgeführten Planunterlagen:

**1. Antragsunterlagen zur Planauslegung im Zeitraum vom 16. Mai bis 16. Juni 2022**

Antragsunterlagen				vom (Stand)	planfestgestellt/ nicht planfestge- stellt
Ord- ner	Teil	An- lag e	Bezeichnung		
1	1.0		Technischer Erläuterungsbericht	23.02.2022	planfestgestellt
1	1.1		Grunderwerbsverzeichnis	23.02.2022	
1	1.2		Bauwerksverzeichnis	23.02.2022	planfestgestellt
1	2		Baggergutverbringungskonzeption	01.12.2022	planfestgestellt
1	3		UVP-Bericht	27.04.2022	nicht planfestgestellt, wird ersetzt durch die Änderungsunterlage
1	3	1	Scopingtischvorlage	22.05.2019	nicht planfestge- stellt, aber in die planerische Abwä- gung eingeflossen
1	3	2	Karte der Untersuchungsräume	14.01.2022	nicht planfestge- stellt, wird ersetzt durch die Ände- rungsunterlage
	3	3	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	27.04.2022	planfestgestellt
	4		Landschaftspflegerischer Begleitplan	27.04.2022	nicht planfestgestellt, wird ersetzt durch die Änderungsunterlage
	4	1	Bestands- und Konfliktplan	27.04.2022	nicht planfestge- stellt, wird ersetzt durch die Ände- rungsunterlage
	5		Artenschutzfachbeitrag	18.02.2022	nicht planfestgestellt, wird ersetzt durch die Änderungsunterlage
	6		FFH-Verträglichkeits-Voruntersuchung (Vogelschutzgebiet „VSG DE 1649- 401“)	18.02.2022	nicht planfestge- stellt, wird ersetzt durch die Ände- rungsunterlage
	7		Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie	27.04.2022	nicht planfestge- stellt, aber in die planerische Abwä- gung eingeflossen
	8		Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmen- richtlinie	18.02.2022	nicht planfestge- stellt, aber in die planerische Abwä- gung eingeflossen t
	9		Fachgutachten Marine Biotopkartie- rung	18.01.2022	nicht planfestge- stellt, aber in die planerische Abwä- gung eingeflossen

Antragsunterlagen				vom (Stand)	planfestgestellt/ nicht planfestge- stellt
Ord- ner	Teil	An- lag e	Bezeichnung		
<b>Anlagen</b>					
		1	Übertragungsvereinbarung bestätigt	24.11.2017	nicht planfestge- stellt, aber in die planerische Abwä- gung eingeflossen
		2	Übersichtslageplan Hafen Mukran	27.12.2021	nicht planfestge- stellt, aber in die planerische Abwä- gung eingeflossen
		3	Tiefenknotenplan Fahrwasser- verlegung Mukran (M: 1:4.000)	07.04.2019	planfestgestellt
		3.1	Übersichtsplan Fahrwasser- verlegung Mukran & Hafenzufahrt Mukran Peilung vom 7. April 2019 und 28. April 2020 (M 1:10.000)	04.03.2022	planfestgestellt
		4	Tiefenknotenplan Fahrwasser- verlegung Mukran - Blatt 1 von 2 Peilung vom 7. April 2019 M 1:2.000	07.04.2019	planfestgestellt
		5	Tiefenknotenplan Fahrwasser- verlegung Mukran - Blatt 2 von 2 Peilung vom 7. April 2019 M 1:2.000	07.04.2019	planfestgestellt
		6	Mukran Längsprofil 0+723-1+800 Lage- u. Höhenmaßstab: 1:2000 / 1:100	Keine Da- tumsan- gabe vor- handen	planfestgestellt
		7	Mukran Längsprofil 1+800-2+800_ Lage- u. Höhenmaßstab: 1:2000 / 1:100	Keine Da- tumsan- gabe vor- handen	planfestgestellt
		8	Mukran Querprofil_1-1_0+800 Lage- u. Höhenmaßstab: 1:250 / 1:100	07.04.2019	planfestgestellt
		9	Mukran Querprofil_2-2_1+200 Lage- u. Höhenmaßstab: 1:250 / 1:100	07.04.2019	planfestgestellt
		10	Mukran Querprofil_3-3_1+500 Lage- u. Höhenmaßstab: 1:250 / 1:100	07.04.2019	planfestgestellt
		11	Mukran Querprofil_4-4_1+800 Lage- u. Höhenmaßstab: 1:250 / 1:100	07.04.2019	planfestgestellt
		12	Mukran Querprofil_5-5_2+300 Lage- u. Höhenmaßstab: 1:250 / 1:100	07.04.2019	planfestgestellt
		13	Mukran Querprofil_6-6_2+700 Lage- u. Höhenmaßstab: 1:250 / 1:100	07.04.2019	planfestgestellt

Antragsunterlagen					
Ordner	Teil	Anlage	Bezeichnung	vom (Stand)	planfestgestellt/ nicht planfestgestellt
		14	Bemessungsschiff 0- General Arrangement Plan		planfestgestellt
		15	Auskunft Kampfmittelbelastung LPBK	12.08.2020	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		16	Baugrund Bericht	27.01.2020	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		16.1	Baugrund Lageplan	27.01.2020	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		16.2.1	Baugrund Bohrprofile 1-8	27.01.2020	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		16.2.2	Baugrund Bohrprofile 9-16	27.01.2020	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		16.3	Baugrund LAGA_GÜBAK	Keine Datumsangabe vorhanden	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		16.4	Baugrund Prüfberichte IUL	16.01.2020	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		16.5	Baugrund Laborprüfbericht	07.01.2020	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		16.6	Baugrund Absteckung-Messdaten	11.11.2019	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		17	Teil 1 NSA Mukran Seeseitige Zufahrt	Keine Datumsangabe vorhanden	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		18	Teil 2 NSA Mukran Seeseitige Zufahrt Nachtrag Ballastschiff	Keine Datumsangabe vorhanden	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		19	Teil 3 NSA Mukran Zufahrt Nachtrag nautisches Konzept	09.11.2021	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen

Antragsunterlagen					
Ordner	Teil	Anlage	Bezeichnung	vom (Stand)	planfestgestellt/ nicht planfestgestellt
		20	Teil 4 NSA Mukran Liegeplatz_3A	Keine Datumsangabe vorhanden	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		21	Teil 5 NSA Mukran Liegeplatz_3A Ballast_Anlage_Manöverläufe	Keine Datumsangabe vorhanden	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		22	Teil 6 NSA Mukran_Liegeplatz_3A Beladen_Anlage_Manöverläufe	Keine Datumsangabe vorhanden	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		23	Weissflächenkartierung mit Erläuterungen Karte (M 1:75:000)	13.03.2020	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		24	Tagesrichtfeuer Genehmigungsplanung	11.02.2022	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		24.01	Tagesrichtfeueranlage-Deckblatt	11.02.2022	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		24.02	Tagesrichtfeueranlage-Titelblatt	11.02.2022	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		24.03	Tagesrichtfeueranlage-Inhaltsverzeichnis	11.02.2022	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		24.1.0	Tagesrichtfeueranlage Erläuterungsbericht Allgemein	11.02.2022	planfestgestellt
		24.2.0	Tagesrichtfeueranlage Baubeschreibung nach KGR	11.02.2022	planfestgestellt
		24.5.1	Tagesrichtfeueranlage Eigentumsverhältnisse	11.02.2022	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		24.5.2	Tagesrichtfeueranlage Übersichtskarte / Luftbild	03.06.2021	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		24.5.3	Tagesrichtfeueranlage Topografische Karte	03.06.2021	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		24.5.4	Tagesrichtfeueranlage Flurkarte	03.06.2021	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen

Antragsunterlagen					
Ordner	Teil	Anlage	Bezeichnung	vom (Stand)	planfestgestellt/ nicht planfestgestellt
		24.5.5	Tagesrichtfeueranlage Lageplan M 1:5.000	03.06.2021	planfestgestellt
		24.5.6	Tagesrichtfeueranlage Lageplan Unterfeuer M 1:100	03.06.2021	planfestgestellt
		24.5.7	Tagesrichtfeueranlage Lageplan Stromversorgung M 1:1000 / 100	03.06.2021	planfestgestellt
		24.5.8	Tagesrichtfeueranlage Längsschnitt M 1:20.000 / 2.000	03.06.2021	planfestgestellt
		24.6.0	Tagesrichtfeueranlage Anlagen	11.02.2022	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		24.7.0	Tagesrichtfeueranlage Fotodokumentation	11.02.2022	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		24.8.0	Gestattungsvertrag Unterfeuer BVVG-FHS	16.02.2022	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		24.9.0	Funkfreigabe Oberfeuer Vontage-Tower_FHS	16.02.2022	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		25	Hafen Mukran Lage- und Tiefenplan Plan-Nr.: 01.00 M 1:2.000	11.05.2020	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		26	Mukran Schallschutzgutachten (AQU Gesellschaft für Arbeitsschutz, Qualität und Umwelt mbH)	10.01.2022	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		27	Weissfläche und Umlagerungsfläche Bathymetrie und Volumenberechnung M 1:10.000	10.01.2022	nicht planfestgestellt, wird ersetzt durch die Änderungsunterlage
		28	Fachgutachten Aquatische Umlagerung (TÜV Nord)	03.11.2007	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		29	Protokoll; Mail StALU VP Telefonkonferenz	12.03.2021	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		30	Reservierungsvereinbarung KFÄ Insel-Görmitz.	22.02.2022	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen



**1.1 Änderungen und Ergänzungen der ursprünglichen Planunterlagen durch:**

Antragsunterlagen				Vom (Stand)	planfestgestellt/ nicht planfestge- stellt
Teil	Ordner	An- lage	Bezeichnung		
2			Baggergutverbringungs- konzept: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktualisierung der ge- planten Ausführungszeit- raum für die Baggerar- beiten</li> </ul>	01.12.2022	planfestgestellt
3			UVP-Bericht: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Präzisierung der Be- schreibung zu Untersu- chungsräumen mehrerer Tierarten</li> <li>• Ergänzungen der Be- standsbeschreibungen zu den Schutzgütern Wasser und Klima</li> <li>• -Ergänzung zur Anfällig- keit des Vorhabens ge- genüber dem Anstieg des Meeresspiegels</li> </ul>	02.12.2022	planfestgestellt
3		1	Karte Untersuchungsräume Anpassung Untersuchungs- räume; Ergänzung Schiff- fahrtsweg M 1:10.000	Okt. 2022	planfestgestellt
4			Landschaftspflegerischer Be- gleitplan: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Präzisierung der Vorha- benbeschreibung zur Umlagerung des Bagger- gutes</li> <li>• Anpassung der Biotopan- sprache im vorhandenen Fahrwasser</li> <li>• Konkretisierung der Ver- meidungsmaßnahme V 1</li> <li>• Anpassungen der Ein- griffsermittlung zur Bio- topfunktion und der Ein- griffs-Ausgleichs-Bilanz.</li> </ul>	Okt. 2022	planfestgestellt
4		1	Bestands-Konflikt-Plan Anpassung Biotoptypen im Bereich Nassbaggerung Fahrinne M 1:30.000	Okt. 2022	nicht planfestge- stellt, aber in die planerische Abwä- gung eingeflossen

Antragsunterlagen				Vom (Stand)	planfestgestellt/ nicht planfestge- stellt
Teil	Ordner	An- lage	Bezeichnung		
5			Artenschutzfachbeitrag <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuaufnahme der Gesamtartenliste Brutvögel/Rastvögel</li> <li>• Ergänzung des Steckbriefs zu Rastvögeln und weitere Quellen verwendet und vermerkt</li> <li>• Ergänzung des Steckbriefes um Samtente, Mittelsänger und Ohrentaucher</li> </ul>	Jan. 2023	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
6			FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzung der Ermittlung/Prüfung möglicher Beeinträchtigungen einschl. der Verwendung und Angabe weiterer Quellen.</li> </ul>	Okt. 2022	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen
		27	Planungsänderungsunterlage WIP Weissfläche und Umlagerungsfläche_5650 (WiProG)	29.09.2022	nicht planfestgestellt, aber in die planerische Abwägung eingeflossen

## **II. Anordnungen**

### **1. Baumaßnahmen**

#### **1.1 Allgemeines**

##### 1.1.1

Folgende Behörden sind über den Baubeginn inklusive eines voraussichtlichen Bauzeitenplans zu unterrichten und weiterhin ca. alle 3 Monate über den Stand sowie über das Ende der Baumaßnahmen zu informieren:

- Planfeststellungsbehörde
- Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StALU VP)
- Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern (LALLF)
- WSA Ostsee

*Mit dieser Anordnung wird sichergestellt, dass die Planfeststellungsbehörde und weitere Fachbehörden über Baubeginn und Ende sowie den Stand der Baumaßnahmen und etwaige damit einhergehende Beeinträchtigungen informiert werden.*

##### 1.1.2

Die gesamten Baumaßnahmen sind nach den gesetzlichen Vorgaben, den geltenden technischen Bestimmungen und den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der geltenden Arbeits- und Gesundheitsschutzbestimmungen auszuführen. Alle Anlagen müssen jederzeit den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die TdV hat dies durch geeignete Überwachungsmaßnahmen sicherzustellen.

Der Eintrag von wassergefährdenden Stoffen (Öle, Schmier- und Kühlmittel, Treibstoff, Chemikalien) ist auszuschließen. Die im bzw. am Gewässer eingesetzten Geräte/Maschinen sind mit biologisch leicht abbaubaren Schmierstoffen und Hydraulikölen zu betreiben.

*Die Anordnung sichert den Ablauf der Bauarbeiten nach den gesetzlichen Vorgaben, einschlägigen Regelwerken der Technik und den geltenden Arbeits- und Gesundheitsschutzbestimmungen. Den Forderungen verschiedener Behörden wird damit entsprochen. Zudem wird mit dieser Anordnung gewährleistet, dass schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und Belastungen insbesondere für die Natur nicht in einem stärkeren Maße hervorgerufen werden, als es die einschlägigen gesetzlichen und technischen Regelungen vorsehen.*

##### 1.1.4

Bedient sich die TdV Dritter, so hat er die ordnungsgemäße Umsetzung der Bestimmungen und Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses einschließlich der Überwachung der Einhaltung der gesetzlichen Regelungen zu gewährleisten. Die fachgemäße Überwachung und Anleitung der Dritten ist sicherzustellen.

*Die Anordnung dient dazu, dass die TdV in dem Fall, in dem sie sich Dritter zur Erfüllung der Maßnahmen aus diesem Planfeststellungsbeschluss bedient, sicherzustellen hat, dass auch die Dritten die Maßgaben aus diesem Beschluss einhalten. Es wird damit noch einmal ausdrücklich klargestellt, dass Verpflichteter aus diesem Planfeststellungsbeschluss der TdV bleibt, auch wenn nicht er selbst, sondern von ihm Beauftragte handeln.*

#### 1.1.5

Die TdV hat die Vermeidungsmaßnahme V1 S.19 des LBP in Bezug auf die Mindestabstände zum Rand der Umlagerungsfläche konkretisieren. Diese Konkretisierung muss spätestens ab Baubeginn vorliegen. Die Planfeststellungsbehörde und das StALU VP ist über die Konkretisierung zu informieren.

*Die Anordnung dient der Verhinderung von Sedimenteintrag. Um einen Sedimenteintrag in außerhalb der Umlagerungsstelle liegende Bereiche zu vermeiden müssen nach der Vermeidungsmaßnahme V1 (LBP S.19) die Schuten von den Außengrenzen der Umlagerungsstelle Mindestabstände einhalten.*

#### 1.1.6

Nach Abschluss der Baumaßnahme sowie nach Abschluss der jeweiligen Unterhaltungsmaßnahme sind der Planfeststellungsbehörde und dem StALU VP die Menge des gesamten angefallenen Baggergutes sowie die Mengen des umgelagerten Baggergutes mitzuteilen.

Jeweils zum 31.03. eines Kalenderjahres sind der zuständigen Wasserbehörde (StALU VP) im Zusammenhang mit dieser Baggermaßnahme die Menge des im zurückliegenden Kalenderjahr anfallenden Baggergutes sowie die Mengen des umgelagerten, des wieder eingebauten Baggergutes/Fremdmaterials sowie ggf. des verspülten oder anderweitig an Land abgelagerten Baggergutes schriftlich mitzuteilen. Die Mitteilung hat mittels „Meldeformular für Baggergut für die OS-PAR- und Helsinki-Kommission“ (Link: [https://www.bafg.de/Baggergut/DE/04\\_Richtlinien/Meldeformular\\_Baggergut.html](https://www.bafg.de/Baggergut/DE/04_Richtlinien/Meldeformular_Baggergut.html)) in digitaler Form zu erfolgen.

Kontaktdaten:

StALU VP  
Tel.: 0385-588 68 000  
Fax: 0385-588 68 800  
E-Mail: [Poststelle@staluvp.mv-regierung.de](mailto:Poststelle@staluvp.mv-regierung.de)

*Die Anordnung dient den beteiligten Behörden zum Nachweis, welche Mengen umgelagert wurden, damit eigene internationale Meldeverpflichtungen erfüllt werden können.*

#### 1.1.7

Die EWE NETZ GmbH ist auch in die weiteren Planungen mit einzubeziehen und frühzeitig zu beteiligen.

*Die Anordnung dient der Sicherheit von Personen und Sachgütern, da sich im Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet Versorgungsleitungen und/oder Anlagen der EWE NETZ GmbH befinden.*

## **1.2 Bauzeitenregelung**

Die Baggerarbeiten zum Ausbau der Bundeswasserstraße und zukünftige Unterhaltungsbaggerungen sind nach dem Bauablaufplan grundsätzlich im Zeitraum von der 23. - 44. Kalenderwoche eines jeden Jahres vorgesehen.

Bauarbeiten landseitig dürfen nur vom 01.03. bis zum 30.09. eines jeden Jahres durchgeführt werden.

Abweichungen hiervon sind nur mit Zustimmung der Planfeststellungsbehörde nach Anhörung des StALU VP möglich.

*Die Anordnung dient dem Schutz von Brutvögeln und vulnerablen Meeressäugern. Gleichzeitig dient sie dazu, die Vermeidungsmaßnahme (vgl. UVP-Bericht S. 120) umzusetzen. Da nach Mitteilung des StALU VP keine zwingenden Gründe für die Beschränkung der Bauzeit bis zur 44. KW vorliegen, ist eine Verlängerung grundsätzlich denkbar.*

## **1.3 Denkmalschutz**

1.

Die TdV hat dem Vertreter des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern die Möglichkeit der Teilnahme der Bauanlaufbesprechung zu geben, um eine archäologische Einweisung sicherzustellen und um Informationen zu möglichen archäologischen Zufallsfunden vortragen zu können. Auch ist einem Vertreter des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern die Möglichkeit der Teilnahme an Besprechungen über die Sondierung von Räumungsmaßnahmen zu geben, um eine möglichst frühzeitige Beteiligung zu gewährleisten.

Die TdV hat eine Verfahrensanweisung für den Umgang mit zufälligen Funden zu erstellen und dem Auftragnehmer für Nassbaggerarbeiten, zu übergeben. Das Auffinden von Objekten ist unverzüglich dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern und der Planfeststellungsbehörde zu melden.

Zwischen der TdV und dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern hat ein kontinuierlicher Informationsaustausch zu erfolgen.

*Mit der Anordnung ist der Stellungnahme des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern Rechnung getragen worden. Sie dient dem Schutz möglicher Kultur- oder sonstiger Sachgüter. Die Anordnung stellt sicher, dass im Fall*

*des Auffindens von Kulturgütern diese durch die zuständige Behörde gesichert werden können.*

2.

Wenn während der Arbeiten Denkmale, Teile von Denkmälern oder auffällige Bodenverfärbungen entdeckt werden, ist gemäß § 11 Denkmalschutzgesetz M-V die zuständige untere Denkmalschutzbehörde zu benachrichtigen und der Fund sowie die Fundstelle bis zum Eintreffen von Mitarbeitern oder Beauftragten des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege in unverändertem Zustand zu erhalten.

*Mit der Anordnung soll auch dem Schutz möglicher Kultur und sonstiger Sachgüter an Land sichergestellt werden. Verantwortlich sind hierfür der Entdecker, der Leiter der Arbeiten, der Grundeigentümer sowie zufällige Zeugen, die den Wert des Fundes erkennen. Die Verpflichtung erlösche fünf Werktage nach Zugang der Anzeige*

#### **1.4 Kampfmittel**

Vor Beginn des jeweiligen Bauabschnittes sind die Verdachtsflächen von der zuständigen Behörde auf Kampfmittel prüfen zu lassen und in Absprache die notwendige Sondierungs- und Räumungsmaßnahmen vorzunehmen. Der jeweilige Nachweis der Kampfmittelfreiheit ist zu dokumentieren.

Sollte bei der Nassbaggerung Fundmunition aufgefunden werden, hat die TdV entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Munitionsfunde sind unverzüglich dem Kampfmittelräumdienst und der Verkehrszentrale zu melden.

*Die Anordnung dient dem Schutz der Bevölkerung, der Umwelt, der TdV und der für sie tätigen Unternehmen vor den Auswirkungen von möglicherweise vorhandenen Kampfmitteln.*

*Da es sich vorliegend nicht um eine bereits bestehende Fahrrinne handelt, die lediglich vertieft wird und zudem eine Verbreiterung der als jetzt von der Schifffahrt genutzten Zufahrt geplant ist, kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die derzeitige Gefahreinschätzung ändert. Da hier erstmals gebaggert wird, ist deshalb entsprechende Vorsicht geboten.*

## **2. Baggergutverbringung**

### **2.1 Allgemeines**

#### **2.1.1**

Bei der Baggergutverbringung sind die jeweils aktuellen „Gemeinsame Übergangsbestimmungen für den Umgang mit Baggergut im Küstenbereich“ (GÜBAK) und ggf. die Handlungsanweisungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) zu beachten.

*Die Anordnung wiederholt den normalen Umgang mit Baggergut.*

### 2.1.2

Bei allen Maßnahmen ist Vorsorge zu treffen, um einen ggf. havariebedingten Eintrag von wassergefährdenden Stoffen in das Küstengewässer zu verhindern, zu begrenzen bzw. zu minimieren. Hierzu sind geeignete Geräte/Materialien (z. B. Ölsperren, Absorbermaterial) vorzuhalten. Ein etwaiges Austreten von wassergefährdenden Stoffen ist der Planfeststellungsbehörde und zuständigen Wasserbehörde (StALU Vorpommern) oder der nächsten Polizeidienststelle anzuzeigen.

*Die Anordnung dient dem Schutz von Natur und weiteren Sachgütern im Falle einer Havarie. Zwar können dadurch nicht alle möglichen Wirkfaktoren und deren Wirkungen verhindert werden, aber die aus dem Eingriff resultierenden, potenziellen Wirkungen reduzieren*

### 2.1.3

Sollte im Zuge des Vorhabens bisher nicht identifizierte Kontaminationen des Baggerguts angetroffen werden, ein untypisches Erscheinungsbild oder ein untypischer Geruch auftreten, ist die Maßnahme unverzüglich zu unterbrechen. Das weitere Vorgehen ist mit der Planfeststellungsbehörde unter Beteiligung des StALU VP abzustimmen.

*Durch diese Anordnung wird der Fall des möglichen Auffindens unbekannter Kontaminationen geregelt.*

## 2.2 Umlagerung auf die Umlagerungsstelle 5650

### 2.2.1

Für den Ausbau und die Unterhaltung wird angeordnet, dass das anfallende Baggergut auf die Umlagerungsstelle 5650 in der Prorer Wiek zu verbringen ist.

Die Umlagerungsstelle 5650 in der Prorer Wiek ist beschrieben durch die nachstehenden Koordinaten.

Eckpunkt	ETRS89 UTM33N Rechtswert [m]	ETRS89 UTM33N Hochwert [m]
01	417550,1141	6041157,1114
02	417750,1141	6041157,1114
03	418000,1141	6041157,1114
04	41 8200,8873	6041157,1114
05	416849,7548	6040486,7258
06	417413,8361	6040486,7258
07	417663,8361	6040486,7258
08	417864,6090	6040486,7258

*Tabelle 1: Koordinatenliste der Erweiterungsfläche der Umlagerungsstelle 5650.*

*Durch die Anordnung wird die Umlagerung des Baggergutes aus dem Vorhaben, einschließlich der Verbringmenge aus der Ertüchtigung der Liegeplatzes 03a und anstehenden Unterhaltungsbaggerungen erfasst.*

*Durch die Festsetzung der Koordinaten wird aufgrund der Sedimentationsraten sichergestellt, dass eine Umlagerung nur auf diesem Bereich stattfindet.*

#### 2.2.2.

Nach erfolgter Baggergutumlagerung ist zeitnah ein Überwachungsprogramm entsprechend der aktuellen GÜBAK im Sinne eines Monitorings bzgl. der Wiederbesiedlung/Revitalisierung des Gewässerbodens durchzuführen. Der Umfang des Monitorings ist mit der zuständigen Wasserbehörde sowie den betroffenen Trägern öffentlicher Belange unter Vorlage eines Entwurfes zum Monitoringprogramm abzustimmen.

*Diese Anordnung entspricht einer Forderung des StALU, deren Umsetzung die TdV zugesagt hat.*



### **3. Kompensationsmaßnahmen**

Der Kompensationsbedarf für das Vorhaben beträgt **1.381.175 m<sup>2</sup> EFÄ**.

Soweit möglich soll die Kompensation vollständig über die Ökokontomaßnahme „Entwicklung von Salzgrasland auf der Insel Görmitz“ (VG-015) erfolgen. Sollte wider Erwarten ein Mehrbedarf vorliegen, sind mit Zustimmung der PFB im Benehmen mit dem StALU VP weitere Kompensationsmaßnahmen im betroffenen Naturraum „Ostseeküste“ durchzuführen. Sollte keine geeignete Ersatzmaßnahme zur Verfügung stehen ist eine Ersatzgeldzahlung zu leisten. Die Inanspruchnahme des Ökokontos ist der zuständigen Behörde anzuzeigen und der Planfeststellungsbehörde binnen 6 Monaten nach Baubeginn ein Nachweis darüber zu erbringen.

*Die Anordnung dient der Sicherstellung der Kompensation und der gesetzlichen Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde aus § 17 Abs. 7 BNatSchG, dies zu kontrollieren.*

#### **4. Umweltschutz**

Die TdV hat die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Auswirkungen Bo1- Bo3, Wa1-Wa2 und V1 umzusetzen. Diese Maßnahmen sind mit Ausnahme von Bo2 auch bei zukünftigen Unterhaltungsbaggerungen umzusetzen.

*Durch die Anordnung werden die dargestellten Maßnahmen im UVP-Bericht S.120 und im LBP S.19) verbindlich festgesetzt. Die in BV-VM1 enthaltene Brutvogelschutz/Bauzeitenregelung ist in Anordnung A.II.1.2 erfasst.*

Die Umsetzung der Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Auswirkungen Wa3 wird geändert festgesetzt: „Minimierung der Maßnahmendauer, naturverträglicher Vorhabenzeitraum“. Der Klammerzusatz „möglichst im Winterhalbjahr“ wird gestrichen.

*Durch die Anordnung wird die dargestellte Maßnahmen im UVP-Bericht S.120 verbindlich festgesetzt, ohne im Widerspruch zur Bauzeitenregelung A.II.1.2 zu stehen.*

#### **5. Schifffahrt**

Die TdV hat die sich aus der Übertragungsvereinbarung vom 24.11.2017 (Anlage 01) ergebenden Bestimmungen einzuhalten. Dabei erfolgt der Ausbau und die Unterhaltung auf Kosten der TdV. Hoheitliche Befugnisse vom Bund an die TdV gehen nicht über.

*Die Anordnung dient der Einhaltung der geschlossenen Übertragungsvereinbarung (Anlage 01) vom 24.11.2017.*

##### **5.1 Forderungen / Allgemeine und Strompolizeiliche Nebenbestimmungen**

*Die folgenden Anordnungen unter A.II.1.5 dienen der Einhaltung der Übertragungsvereinbarung sowie gesetzlicher Verpflichtungen. Weiterhin soll damit sichergestellt werden, dass das WSA Ostsee als zuständige Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde umfassend informiert ist.*

###### **5.1.1**

Bei den Arbeiten, dem Betrieb, der Unterhaltung und der Wartung der Zufahrt und deren Anlagen sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die erforderliche Sorgfalt anzuwenden.

###### **5.1.2**

Beginn und Ende der jeweiligen Baggerungen hat die TdV mindestens 6 Wochen vorher dem WSA Ostsee schriftlich anzuzeigen.

#### 5.1.3

Der TdV bzw. sein Auftragnehmer hat die im Baggerbetrieb eingesetzten Fahrzeuge und Geräte zu überwachen und in einem gutem, betriebs- und verkehrssicherem Zustand zu erhalten.

#### 5.1.4

Bei der Baggerung hat der TdV bzw. sein Auftragnehmer einen solchen Abstand von Wasserbauten und von den Ufern einzuhalten, dass diese nicht beschädigt werden können.

#### 5.1.5

Die Baggerungen sind so einzurichten, dass eine möglichst ebene Sohle entsteht. Das Ausbaggern von Löchern ist nicht zulässig.

#### 5.1.6

Jede geplante Änderung der Anlagen, des Betriebes oder der Benutzung ist rechtzeitig vor der Durchführung dem WSA Ostsee schriftlich anzuzeigen.

#### 5.1.7

Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen und deren verantwortliche Bauleiter sind dem WSA Ostsee schriftlich zu benennen.

#### 5.1.8

Werden durch die Anlagen, deren Betrieb oder durch die Benutzung der Bundeswasserstraße Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen der Bundeswasserstraße verursacht, sind diese auf Verlangen des WSA Ostsee zu beseitigen.

#### 5.1.9

Es dürfen keine Stoffe und Gegenstände in die Bundeswasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser beeinträchtigen.

#### 5.1.10

Die Zufahrt zum Fährhafen Sassnitz Mukran einschließlich der da zugehörigen Anlagen dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt sie abgenommen hat. Die Fertigstellung und Abnahme ist beim WSA Ostsee schriftlich anzuzeigen bzw. zu beantragen. Ergänzend zur Abnahme wird eine Bereisung durchgeführt, in der unter anderem die Kennzeichnung und die Beleuchtung überprüft werden. Eventuell notwendige Anpassungen oder Änderungen gehen zu Lasten der TdV.

#### 5.1.11

Der Baggerbereich und die Umlagerungsfläche in der Bundeswasserstraße ist vor Beginn und nach Beendigung der Arbeiten (Fertigstellung) zu peilen. Eventuelle durch die Bauarbeiten entstandenen Mindertiefen sind auf Kosten der Vorhabenträgerin zu beseitigen. Erneute Peilungen werden als Nachweis erforderlich. Es ist zudem der Nachweis zu erbringen, dass sich auf dem Gewässerboden keine Hindernisse befinden. Der Peilplan ist ab der Wasserlinie mit Tiefenbezug auf Seekarten null - 0,14 HN / +0,01 NHN 92 (entspricht etwa NHN' 92) / +0,02 bis 0,03 NHN 2016 sowie nach Koordinatensystem von Gauss-Krüger-Koordinaten (System 42/83) UTM

(streifenförmig) / ETRS 89 Gauss-Krüger 42/83/3° zu erstellen und im Maßstab 1:1.000 in 1 facher Ausfertigung auf Papier sowie digital als DXF- Datei (Version 14) mit pdf.-Datei und im TripelZ-ASCII-Format mit den zugehörigen Metadaten innerhalb von 3 Monaten nach Fertigstellung an das WSA Ostsee zu übergeben. Detaillierte Abstimmungen haben vor der Vermessung mit dem WSA Ostsee zu erfolgen.

#### 5.1.12

Der Träger des Vorhabens hat alle Nebenbestimmungen auf seine Kosten zu erfüllen.

### 5.2 Forderungen / Gewässerkundliche Nebenbestimmungen

*Die folgenden Anordnungen unter A.II.5.2 sollen sicherstellen, dass das anfallende umlagerungsfähige Baggergut auf die Umlagerungsfläche 5650 in der Prorer Wiek verbracht wird und dabei alle rechtlichen Vorgaben eingehalten werden.*

#### 5.2.1

Dieser Planfeststellungsbeschluss berechtigt nicht zu einer Nutzung der Umlagerungsfläche 5650 in der Prorer Wiek außerhalb der durch diesen Beschluss genehmigten Handlungen.

#### 5.2.2

Für jede einzelne Maßnahme (Verbringung einschließlich Baggerung und zukünftige Unterhaltung) auf der zukünftigen Umlagerungsfläche ist der Nachweis der Umlagerungsfähigkeit gemäß GÜBAK (BfG 2009) in Form eines Schadstoffgutachtens zu erbringen. Nach Abschluss der Baggermaßnahme ist die abgelagerte Menge dem WSA Ostsee schriftlich mitzuteilen sowie als Nachweis eine Vermessung (Peilung bzw. Peilplan) der genutzten Bereiche zu übergeben.

#### 5.2.3

Die TdV hat auf Verlangen des WSA Ostsee als Eigentümerin der Fläche stichprobenartig Untersuchungen des abgelagerten Materials vorzulegen. Die Punkte der Beprobung legt das WSA Ostsee anhand von regelmäßig vorzulegenden Peilplänen (jeweils nach Abschluss einer Unterhaltungsmaßnahme) fest.

### 5.3 Forderungen / Schifffahrtspolizeiliche Nebenbestimmungen

*Die folgenden Anordnungen unter A.II.5.3 sollen sicherstellen, dass es zu keinen Verstößen gegen schifffahrtspolizeiliche Vorschriften kommt.*

#### 5.3.1

Das An- und Ablaufen zum und vom Hafen Mukran ist mit der zuständigen Schifffahrtspolizeibehörde abzustimmen.

*Die Anordnung entspricht einer Forderung des WSA Ostsee, das zudem folgende Änderung für die künftigen Abmessungen für „außergewöhnlich große Fahrzeuge“ im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 10 SeeSchStrO vorschlägt:*

*3.20 Zufahrt zum Hafen Sassnitz Mukran*

*Länge über alles 200,00 m*

*Breite über alles 36,00 m*

*Tiefgang 12,00 m"*

*Die Umsetzung erfolgt durch die Bekanntmachung der GDWS zur Seeschiffahrtsstraßenordnung außerhalb dieses Beschlusses.*

5.3.2

Die während der Maßnahme zum Einsatz kommenden Fahrzeuge und Geräte sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee rechtzeitig im Vorfeld mit aussagekräftigen Schiffsdatenblättern anzuzeigen.

5.3.3

Die Position und die Beschaffenheit der ggf. zum Einsatz kommenden Messgeräte inkl. deren Kennzeichnung ist mit dem WSA Ostsee mindestens 6 Wochen vorher abzustimmen.

5.3.4

Der Beginn und das Ende der täglichen Arbeiten ist der zuständigen Verkehrszentrale Warnemünde/Sassnitz Traffic (siehe Abschnitt: Kontaktdaten) mitzuteilen.

5.3.5

Das Radargerät sowie andere Navigationssysteme (DGPS, AIS-Anlagen, usw.) müssen uneingeschränkt einsatzklar und in Betrieb sein, sodass die genaue Position und die Lage der Fahrzeuge und Geräte jederzeit erkennbar sind.

5.3.6

Kennzeichnung und Verkehrsverhalten aller eingesetzten Fahrzeuge und Arbeitsgeräte müssen den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln, KVR) entsprechen. An den Fahrzeugen und Geräten dürfen außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften (KVR, SeeSchStrO) erforderlichen Lichtern und Sichtsignalen keine Zeichen oder Lichter angebracht werden, die zu Verwechslungen führen oder die Schifffahrt durch Blendwirkung, Spiegelung oder anderweitig beeinträchtigen können.

5.3.7

Der Antragsteller hat dafür Sorge zu tragen, dass von Bord des Fahrzeuges während der Arbeiten die Beobachtung des Schiffsverkehrs ununterbrochen gesichert ist. Bei Anzeichen einer die Arbeiten gefährdenden Annäherung durch ein anderes Fahrzeug, ist dieses gezielt anzusprechen und auf eine sichere Passiermöglichkeit hinzuweisen oder anderenfalls die Verkehrszentrale zu informieren.

5.3.8

Beim Fund von Kampfmittelverdächtigen Gegenständen oder Kampfmitteln sind die Arbeiten umgehend einzustellen. Erst nach Beseitigung der Gefahr und Freigabe durch den Munitions-

bergungsdienst ist ein Weiterarbeiten möglich. Jeder Munitionsfund ist umgehend dem Munitionsbergungsdienst M-V, der Verkehrszentrale Warnemünde/Sassnitz Traffic, dem WSA Ostsee und dem Maritimen Sicherheitszentrum Cuxhaven (siehe Abschnitt: Kontaktdaten) fernmündlich und schriftlich zu melden. Schutz-, Bergungs- bzw. Beseitigungsmaßnahmen sind vorab, so schnell wie möglich, fernmündlich und schriftlich mit dem Munitionsbergungsdienst M-V, dem WSA Ostsee und evtl. weiteren Behörden bzw. mit Dritten nachweislich abzustimmen. Es wird darauf hingewiesen, dass das eigenständige Umlagern georteter Kampfmittel oder kampfmittelverdächtiger Gegenstände auf dem Meeresboden nicht zulässig ist und Sprengungen grundsätzlich zu unterlassen sind.

#### 5.3.9

Hindernisse (Schrott, Steine etc.), die nicht aufbaggerbar sind, sind umgehend dem WSA Ostsee zu melden. Aufgebagerte Hindernisse (Holz, Steine, Trossen etc.) sind an Land zu entsorgen, sie dürfen nicht auf der Umlagerungsfläche abgelegt werden.

#### 5.3.10

Schäden an Schifffahrtszeichen, die von den eingesetzten Fahrzeugen und Geräten verursacht worden sind, sind unverzüglich dem WSA Ostsee zu melden und über den Hergang Bericht zu erstatten.

#### 5.3.11

Während der Baggerarbeiten im Bereich der derzeit ausgelegten Fahrwassertonnen „2“ und „4“ sind diese erst unmittelbar vor dem Eingriff zu verziehen und unmittelbar nach dem Eingriff wieder auf die derzeitige Sollposition zu setzen. Das Verziehen der Seezeichen ist vor dem Beginn mit dem WSA abzustimmen.

#### 5.3.12

Das endgültige Setzen der neuen, IALA-konformen Lateralbetonung für den auszubauenden Streckenabschnitt ist mit dem WSA Ostsee abzustimmen. Die derzeitige Betonung wird im Anschluss des Ausbauvorhabens durch das WSA Ostsee eingezogen.

#### 5.3.13

Nach Beendigung der Baggerarbeiten sind dem WSA Ostsee und dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) die Peilpläne im entsprechenden Format (bitte bei der Gewässervermessung erfragen) kostenfrei zur Verfügung zu stellen.

#### 5.3.14

Zur Beurteilung des Zustandes der Bundeswasserstraße in dem geplanten Fahrwasserabschnitt sind dem WSA Ostsee regelmäßig, mindestens jedoch jährlich, Peilpläne der durchgeführten Verkehrssicherungspeilungen zur Prüfung und weiteren Veranlassung kostenfrei digital im Tripel-ZASCII-Format mit den zugehörigen Metadaten und pdf.-Datei sowie 1-fach auf Papier zu übermitteln. Diese Peilpläne sind ebenfalls an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) im Tripel-ZASCII-Format mit den zugehörigen Metadaten und pdf.-Datei kostenfrei zu übermitteln.

### 5.3.15

Es ist zu gewährleisten, dass die Lage, der Zustand und die Funktionstüchtigkeit der Fahrwasserbetonung ständig überwacht wird. Das WSA Ostsee ([wsa-ostsee@wsv.bund.de](mailto:wsa-ostsee@wsv.bund.de) und [vkz-warnemuende@wsv.bund.de](mailto:vkz-warnemuende@wsv.bund.de)) ist bei einem eventuellen Ausfall, Verdriften oder Untergang einer oder mehrerer Tonnen unverzüglich zu informieren und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Einsatzfähigkeit zu ergreifen. Dem WSA Ostsee ist im Falle einer eingetretenen Störung der Zeitpunkt der geplanten Beseitigung dieser Störung anzuzeigen.

### 5.3.16

Kontaktdaten:

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee

Telefon: 03831Z249-0

Fax: 03831Z249-309

E-Mail: [wsa-ostsee@wsv.bund.de](mailto:wsa-ostsee@wsv.bund.de)

Verkehrszentrale (VkZ) Warnemünde

Sassnitz Traffic: UKW-Kanal 13 oder Telefon: 0381Z20671-844

Fax: 0381Z20671-845

E-Mail: [vkz-warnemuende@wsv.bund.de](mailto:vkz-warnemuende@wsv.bund.de)

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) in Rostock

Telefon: 0381Z4563-5

Fax: 0381Z4563-948

E-Mail: [hydrodata@bsh.de](mailto:hydrodata@bsh.de)

Seewarndienst (SWD) Emden

Telefon: 04927Z18772-83

Fax: 04927Z18772-88

E-Mail: [seewarndienst.wsa-emd@t-online.de](mailto:seewarndienst.wsa-emd@t-online.de)

Maritimen Sicherheitszentrum Cuxhaven (WSP-Leitstelle)

Gemeinsame Leitstelle der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer

Zentrale Meldestelle für Munition im Meer

Telefon: 030Z185420-1609

Fax: 030Z185420-2009

E-Mail: [wsp@msz-cuxhaven.de](mailto:wsp@msz-cuxhaven.de)

Munitionsbergungsdienst M-V

Telefon: 0385/2070-2830 oder -2831

E-Mail: [lpbk@polmv.de](mailto:lpbk@polmv.de)

## 5.4 Forderungen / Nebenbestimmungen zum Richtfeuer

*Die folgenden Anordnungen unter A.II.5.4 dienen dem technischen ordnungsgemäßen Bau und Betrieb des Richtfeuers, soweit nicht anders begründet.*

#### 5.4.1

Die technische Ausgestaltung des Richtfeuers ist mit dem WSA Ostsee (Fachbereiche S, W und M sowie der BÜMVt bzw. FGNT) abzustimmen. Die Vorlage einer leuchtfeuertechnischen Berechnung ist erforderlich.

Soweit im Vorfeld bereits Abstimmungen zur technischen Ausgestaltung und leuchtfeuertechnischen Berechnung stattgefunden haben, sind diese zu verwenden, soweit sie dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.

Spätestens vor Inbetriebnahme der Anlage ist sich dazu noch einmal mit dem WSA Ostsee abzustimmen.

#### 5.4.2

Für die Planung und Ausgestaltung des Richtfeuers ist die TFV-04 verbindlich anzuwenden.

#### 5.4.3

Vor der dauerhaften Inbetriebnahme ist dem WSA Ostsee die ordnungsgemäße Funktion des Richtfeuers vor Ort nachzuweisen.

#### 5.4.4

Über den gesamten Lebenszyklus des Richtfeuers sind gemäß der vorgenannten TFV-04 die definierten Bereiche von Bebauung und Bewuchs freizuhalten.

#### 5.4.5

Da ein Tagesrichtfeuer vorgesehen ist, ist eine Tag-/ Nachtabenkung vorzusehen, um Blendung zu vermeiden.

#### 5.4.6

Erforderliche Lichtstärken sowie die Tag-/Nachtschaltzeiten sind mit dem WSA Ostsee abzustimmen.

#### 5.4.7

Statusmeldungen des Richtfeuers sind kontinuierlich aufzuzeichnen. Die Meldungen umfassen neben dem Datum und der Uhrzeit des Ereigniseintrittes mindestens den Status „in Ordnung“, „Störung“, „Alarm“, „Ein- und Ausschaltzeitpunkt“.

#### 5.4.8

Das Richtfeuer ist so auszulegen, dass es eine Verfügbarkeit von mindestens 99,8% (bezogen auf ein Jahr) besitzt.

#### 5.4.9

Die Verfügbarkeit ist dem WSA Ostsee jährlich nachzuweisen.

#### 5.4.10



Ebenfalls jährlich ist die Degradation der eingesetzten Leuchten zu prüfen. Bei Unterschreitung der vorgesehenen Lichtstärken um mehr als 25% ist die Leuchte zu tauschen.

#### 5.4.11

Der Ausfall des Richtfeuers ist der Verkehrszentrale in Warnemünde unverzüglich zu melden.

#### 5.4.12

Es ist auszuschließen, dass durch die Befuerung sowohl vom Ober- als auch vom Unterfeuer die Verkehrsteilnehmer der Bundesstraße 96b und der Landesstraße 29 abgelenkt werden.

*Diese Anordnung dient den Verkehrsteilnehmern an Land.*

### **5.5 Forderungen / Nebenbestimmungen zur Betonung der hergestellten Zufahrt**

*Die folgenden Anordnungen unter A.II.5.5 sollen die Betonung im hergestellten Fahrwasser regeln.*

#### 5.5.1

Für das Setzen und Betreiben inkl. Unterhaltung und Instandsetzung von schwimmenden und festen Seezeichen sei von der TdV eine Genehmigung nach §34 WaStrG zu beantragen. Mit dem WSA Ostsee ist die Ausgestaltung der Betonung des geplanten Fahrwasserabschnittes und die jeweiligen Positionen abzustimmen.

*Diese Anordnung entspricht einer Forderung des WSA Ostsee. Die Genehmigung ist nicht im Planfeststellungsbeschluss mit einkonzentriert, da Umfang und Lage in Abstimmung mit dem WSA Ostsee festgelegt werden.*

#### 5.5.2

Das Schwimmverhalten der Tonnen ist so auszulegen, dass die Erkennbarkeit der Tonnenkörper unter dem Einfluss von Wind, Seegang, Strömung und Gezeiten so weit wie möglich erhalten bleiben.

#### 5.5.3

Die Tonnen muss neben der optischen und lichttechnischen Funktion auch mit funktechnischen Mitteln detektierbar sein d. h. es ist mindestens eine passive Erkennbarkeit jeder Tonne im Schiffsradar erforderlich.

#### 5.5.4

Hinsichtlich der Farbgebung der einzusetzenden schwimmenden Schifffahrtszeichen (Tonnen) sind die farbmtrischen Anforderungen an die Aufsichtsfarben gemäß TFV-02 „Aufsichtsfarben für Schifffahrtszeichen“ umzusetzen.

#### 5.5.5

Die Beschriftung der Tonnen hat gemäß TFV-17 zu erfolgen.

#### 5.5.6

Die Lichtfarbe muss den Anforderungen der IALA-Empfehlung E-200-1, Part 1 Optimum regions entsprechen.

#### 5.5.7

Die Lichtstärkeverteilung ist gemäß IALA-Empfehlung E-200-3 On Marine Signal Lights, Part 3 - Measurement auszulegen.

#### 5.5.8

Nenntragweite gemäß IALA-Empfehlung E-200-2 On Marine Signal Lights, Part 2 - Calculation, Definition and Notation of Luminous Range.

#### 5.5.9

Lichtstärke je nach Lichtfarbe zwischen 10 - 30 cd.

#### 5.5.10

Zum Ein- und Ausschalten des Lichts ist eine astronomische Uhr vorzusehen, die per GPS synchronisiert wird. Zusätzlich ist ein Helligkeitssensor zu integrieren, der die Umgebungshelligkeit misst. Die astronomische Uhr und der Helligkeitssensor sind über eine O-DER-Funktion zu verknüpfen.

#### 5.5.11

Die Leuchttonnen sind mit einem Speicherakkumulator auszurüsten, der eine Überbrückungszeit vom 360 h mit dem Verbraucherstrom gewährleistet.

## **6. Fischerei**

*Mit den folgenden Anordnungen zur Fischerei wird der Stellungnahme des Landesamtes für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern (LALLF) entsprochen Sie dient dem Schutz der Interessen der Fischerei.*

### **6.1 Allgemeines**

Beginn und geplante Dauer der Baumaßnahmen/Baggerung sind jeweils 14 Tage vor Aufnahme der Arbeiten der zuständigen Außenstelle des Landesamtes für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern (LALLF) anzuzeigen:

Fischereiaufsichtsstation Rügen, Bereich Sassnitz:  
18546 Sassnitz, Hafenstraße 12 f,  
Tel. 038392/35049,  
Fax 038392/63444,  
E-Mail: FAST-Sassnitz@lalf.mvnet.de

## **6.2 Fischereigerät**

Während Zeiten erhöhten Schiffsverkehrs (u. a. Schuten zur Baggergutverbringung) ist auf ausliegendes Fischereigerät zu achten, um Beschädigungen zu vermeiden.

## **7. Sonstiges**

### **7.1 Zoll**

Es wird angeordnet, auf Verlangen dem Zoll ein Betretungsrecht einzuräumen, welches auch während etwaiger Bauphasen jederzeit gewährleistet sein muss.

*Das Plangebiet befindet sich im grenznahen Raum (§ 14 Abs. 1 ZollVG i. V. m. § 1, Anlage 1 C der Verordnung über die Ausdehnung des grenznahen Raumes und die der Grenzaufsicht unterworfenen Gebiete – GrenzAV -). Insoweit werde vorsorglich auf das Betretungsrecht im grenznahen Raum gem. § 14 Abs. 2 ZollVG, welches auch während etwaiger Bauphasen jederzeit gewährleistet sein muss, hingewiesen. Darüber hinaus kann das Hauptzollamt verlangen, dass Grundstückseigentümer und -besitzer einen Grenzpfad freilassen und an Einfriedungen Durchlässe oder Übergänge einrichten, das Hauptzollamt kann solche Einrichtungen auch selbst errichten.*

## **III. Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen**

Die Anträge werden zurückgewiesen, soweit sie nicht bereits beschieden sind, sie keine Erledigung gefunden haben oder soweit ihnen nicht durch diese Entscheidung stattgegeben worden ist. Über die während der Verhandlung in dem Erörterungstermin gestellten Anträge ist, soweit sie entscheidungsreif waren, bereits entschieden worden. Die Entscheidungen und deren Begründungen ergeben sich dann aus den Niederschriften des Erörterungstermins. Soweit dort die endgültige Entscheidung noch vorbehalten worden war sowie für die übrigen Anträge gelten die unter B. zu den einzelnen Sachthemen genannten Begründungen.

## **IV. Zusagen**

Der Träger des Vorhabens ist verpflichtet, die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen, im Folgenden aufgelisteten Zusagen und Vereinbarungen einzuhalten und bei der Baudurchführung zu beachten, soweit dieser Planfeststellungsbeschluss keine abweichenden Regelungen trifft.

1. Die TdV sagt zu, sich mit dem LAKD auszutauschen und ein Prozedere zu erarbeiten, wie vorhandene, unbekannte Bodendenkmale gesichert werden können (siehe Anordnung A.II 1.3).

## **V. Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses**

Der Planfeststellungsbeschluss ist gem. § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO sofort vollziehbar.

Auf Antrag der TdV vom 19. Juni 2023 wird zudem hilfsweise gemäß § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO im öffentlichen Interesse die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

## **VI. Hinweise**

Aus datenschutzrechtlichen Gründen enthält der Planfeststellungsbeschluss keine Angaben zur Person privater Einwendungsführer.

Die Namen der Einwender, deren Identität aus dem Inhalt der Einwendung offensichtlich hervorgeht, die öffentliche Interessen vertreten oder als Interessenvertreter für andere auftreten, sind nicht verschlüsselt.

Die Sachargumente aus den Einwendungen und Stellungnahmen wurden teilweise thematisch aufbereitet und gebündelt abgearbeitet. Bei inhaltlich gleichen Argumenten werden deshalb nicht unbedingt alle Einwender aufgelistet.

## **VII. Kostenentscheidung**

Die Fährhafen Sassnitz GmbH trägt als TdV die Kosten des Planfeststellungsbeschlusses. Es ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.

## **B. Gründe**

### **I. Tatbestand**

#### **1. Träger des Vorhabens**

TdV ist **die Fährhafen Sassnitz GmbH**, an welche gem. § 12 Abs. 5 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) durch die Bundesrepublik Deutschland die Befugnis zur Ausführung des Ausbaus einer Bundeswasserstraße sowie deren Unterhaltung durch Vereinbarung vom 24. November 2017 übertragen wurde.

#### **2. Beschreibung des Vorhabens**

Gegenstand des Vorhabens ist der Ausbau der Zufahrt zum Hafen Sassnitz.

1. Genehmigung der Vertiefung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Sassnitz-Mukran für 13,5 m tiefgehende Schiffe und die anschließende Unterhaltung der Fahrrinne;
2. Herstellung einer Sohlbreite der Zufahrtsrinne von 120 m und einer Sohltiefe von -15,00 m NHN und die anschließende Unterhaltung
3. Errichtung einer neuen Tagesrichtfeueranlage, bestehend aus einem Oberfeuer im Ortsteil Blieschow der Stadt Sassnitz und einem Unterfeuer in Wostewitz;
4. Verbringung des Baggerguts durch Umlagerung in die geplante Umlagerungsfläche 5650 in der Prorer Wiek;
5. die Festsetzung der Art der landschaftspflegerischen Begleitplanung;
6. die Festsetzung von anteiligen Abbuchungen beim Ökokonto VG-015 „Entwicklung von Salzgrasland auf der Insel Görmitz“ als Kompensationsmaßnahme für Eingriffe in die Natur und Landschaft

Der Hafen Mukran als östlichster Tiefwasserhafen Deutschlands ist für alle im Ostseeraum operierenden Schiffsklassen zugänglich. Der Hafen liegt unmittelbar an der offenen See und ermöglicht damit eine unkomplizierte Ansteuerung. Die natürlichen Wassertiefen im geplanten Maßnahmengebiet betragen zwischen -11,12 m NHN und -15,00 m NHN. Eine Fahrrinne im eigentlichen Sinne ist gegenwärtig nicht vorhanden.



Abb. 1: Lage Hafen Mukran, Erläuterungsbericht S. 8.

Um die erforderlichen Voraussetzungen für die Abfertigung von Massengutfrachtern der Panamax-Klasse zu schaffen, beabsichtigt die Fährhafen Sassnitz GmbH als TdV den vorhandenen Liegeplatz 3a zum Multipurpose-Terminal auszubauen und die betroffenen inneren Hafengewässer auf eine Tiefe von -15,00 m NHN auszubauen.

Eine Plangenehmigung für die Ertüchtigung des Liegeplatz 3a im Fährhafen Sassnitz mit Fangedamm und Tiefengründung mit Kranbahnschienen für Massengutverlader wurde vom Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern am 15. März 2021 erteilt. Die dabei geplante Vertiefung des Liegeplatzes wurde im Juni 2023 abgeschlossen.

Außerhalb der Hafengrenze ist es für die geplante Passage der Panamax-Schiffe ebenfalls erforderlich geworden, die Hafenzufahrt auf einer Länge von etwa 2.077 Meter vom Pierkopf (Station 0 + 723 m) bis in das tiefe Wasser der Ostsee in südöstlicher Richtung (Station 2 + 800 m) auf NHN -15,00 Meter zu vertiefen.

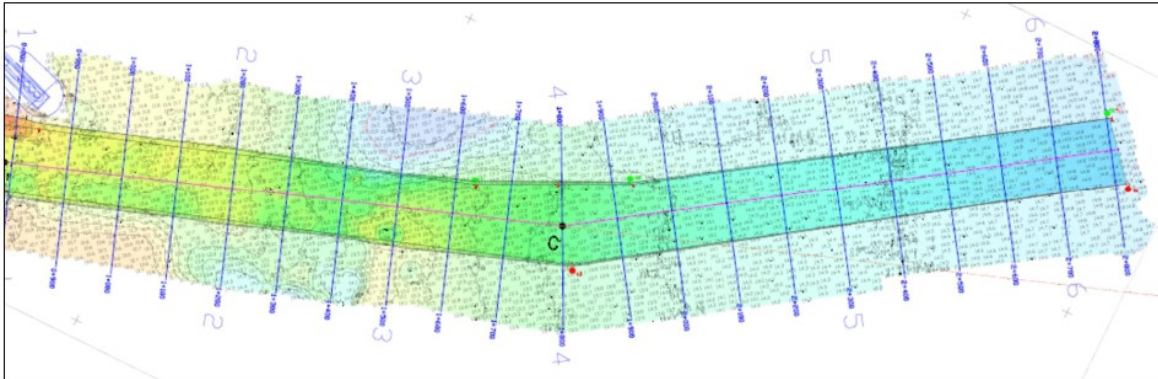


Abb. 2: Fahrwasser mit Betonung, Baggergutverbringungskonzept S. 7

Diese Gesamttrasse ist in zwei Abschnitte aufgeteilt. Der Abschnitt 1 beginnt an der Hafenaußengrenze am Kilometer 0 + 723 m und führt bis zur östlichen Abknickung am Kilometer 1 + 800 m. Von dort aus verläuft Abschnitt 2 bis zum Kilometer 2 + 800 m bis in die offene See. Die Herstellung der Fahrwassertiefe auf NHN -15,00 m entspricht einer Vertiefung bis zu 3,43 m. Die Neigungen der beiden Unterwasserböschungen sollen über das gesamte geplante Fahrwasser in einem Böschungverhältnis von 1:3 vorgesehen werden. Dabei soll eine Sohlbreite der Zufahrtstrinne von 120m hergestellt werden.

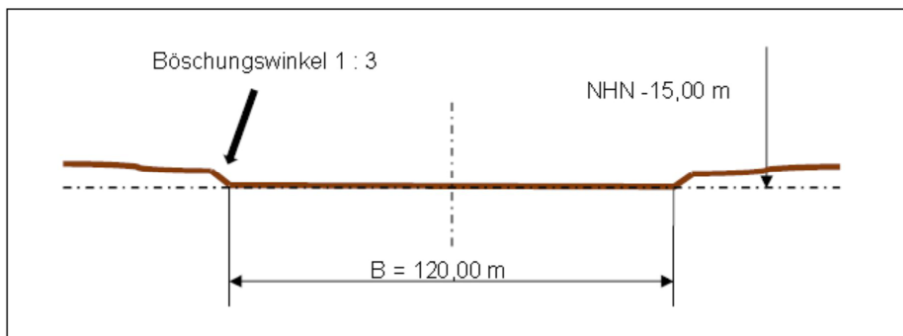


Abb. 3: Geplanter schematischer Sollquerschnitt, Baggergutverbringungskonzept S. 7

Es fallen insgesamt etwa 475.000 m<sup>3</sup> Baggergut, bestehend aus etwa 252.000 m<sup>3</sup> Sand, 114.000 m<sup>3</sup> Mergel und 109.000 m<sup>3</sup> Schluff, an. Dieses Baggergut soll auf einer geplanten Umlagerungsfläche gebracht werden, die sich etwa 6 Kilometer nordöstlich der Ausbautrasse des Fahrwassers befindet.

Die Vertiefung erfolgt mittels Nassbaggerarbeiten. Der Abtrag Sand und Schluffschichten wird mittels Hopperbagger erfolgen; für die Beseitigung der Mergelschicht ist der Einsatz eines Tieflöffelbaggers geplant.

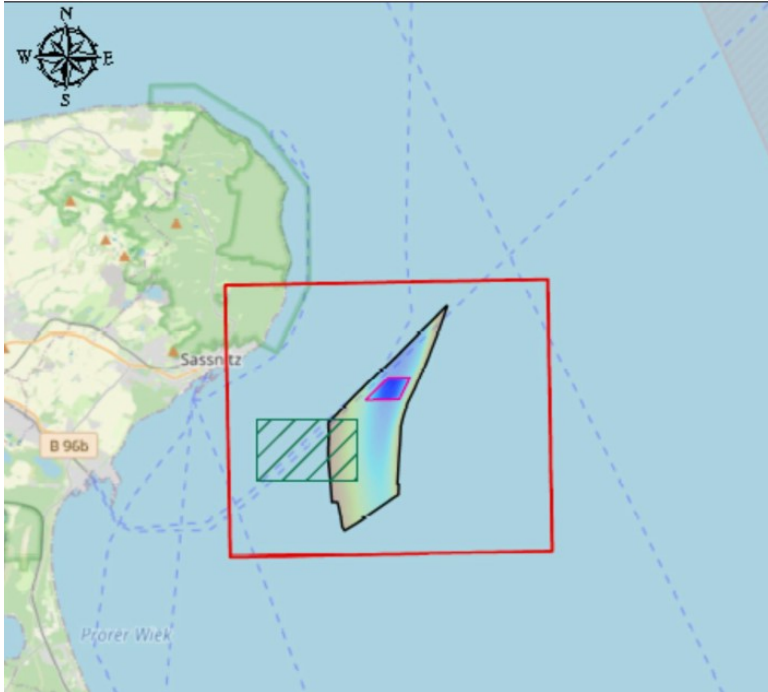


Abb. 4: Lage der Umlagerungsfläche 5650; Baggergutverbringungskonzept S. 29. Die dunkelblau dargestellte Fläche stellt dabei die Umlagerungsfläche innerhalb der schwarz umrandeten Weißfläche dar.

Innerhalb der Weißfläche wurde anhand des Bedarfs die tatsächlich benötigte Umlagerungsfläche ermittelt. Der Bedarf umfasst das Baggergut aus der Herstellung der äußeren Hafenzufahrt ( $576.878 \text{ m}^3$ ), das Baggergut aus der geplanten Vertiefung der inneren Hafengewässer auf  $\text{NHN } -15,00 \text{ m}$  ( $413.517 \text{ m}^3$ ) sowie das voraussichtliche Baggergut aus Unterhaltungsbaggerungen, das vorläufig mit  $313.476 \text{ m}^3$  ermittelt wurde. Bei diesen Werten wurde ein Auflockerungsfaktor mitberücksichtigt. Ausgehend von dieser Bedarfsermittlung ergibt sich für die Aufnahme von ca. 1,3 Mio.  $\text{m}^3$  Baggergut für die Umlagerungsfläche eine Größe von etwa  $558.305 \text{ m}^2$  zur Aufnahme dieser Volumina (Baggergutverbringungskonzept S. 29).

Das gesamte Baggergut wird mittels Klappschute zur Umlagerungsfläche transportiert. Entsprechend des Bauzeitenplans im Baggergutverbringungskonzept (S. 32 f.) werden die Nassbagger- und Transportarbeiten ca. 20 Wochen dauern (24 h-Betrieb mit 6 Arbeitstagen pro Woche). Während dieser Zeit sind dort gemäß dort dargestellter Bautechnologie bis zu ca. 800 Schiffsbewegungen bei max. 12 Schutenfahrten pro Tag zu erwarten. Kalkuliert man jede Schutenfahrt mit Hin- und Rückfahrt, ergibt sich also max. 1 Schiffsqwerung je durchfahrenes Gebiet pro Stunde. Die Schutenfahrten erfolgen über den vorhandenen Schifffahrtsweg aus dem Hafen Mukran Richtung Nordwesten zur Umlagerungsfläche.

Bestandteil des Vorhabens ist weiterhin die Errichtung einer neuen Tagesrichtfeueranlage, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der äußeren Hafenzufahrt erforderlich wird.

Das Oberfeuer (Laterne) wird an dem vorhandenen Telekommunikationsmast in 16 m Höhe über Gelände montiert. Das Unterfeuer wird in ca. 551 m Entfernung vom Oberfeuer auf einer Ackerfläche errichtet.





Abb. 5: Sichtachse vom Oberfeuer zum Hafen, LBP S. 24.



Abb. 6: Standort des geplanten Unterfeuers (Bildvordergrund, links); Oberfeuer im Hintergrund, LBP S. 24.

Für die Errichtung und den Betrieb des Unterfeuers wird eine Fläche von ca. 180 m<sup>2</sup> dauerhaft versiegelt, wobei eine Vollversiegelung (Beton oder Pflaster) nur am zu errichten Mast auf ca. 36 m<sup>2</sup> erfolgt. Die restliche Fläche von ca. 144 m<sup>2</sup> wird teilversiegelt (geschottert). Der Mast des Unterfeuers hat eine Höhe von 8 m.

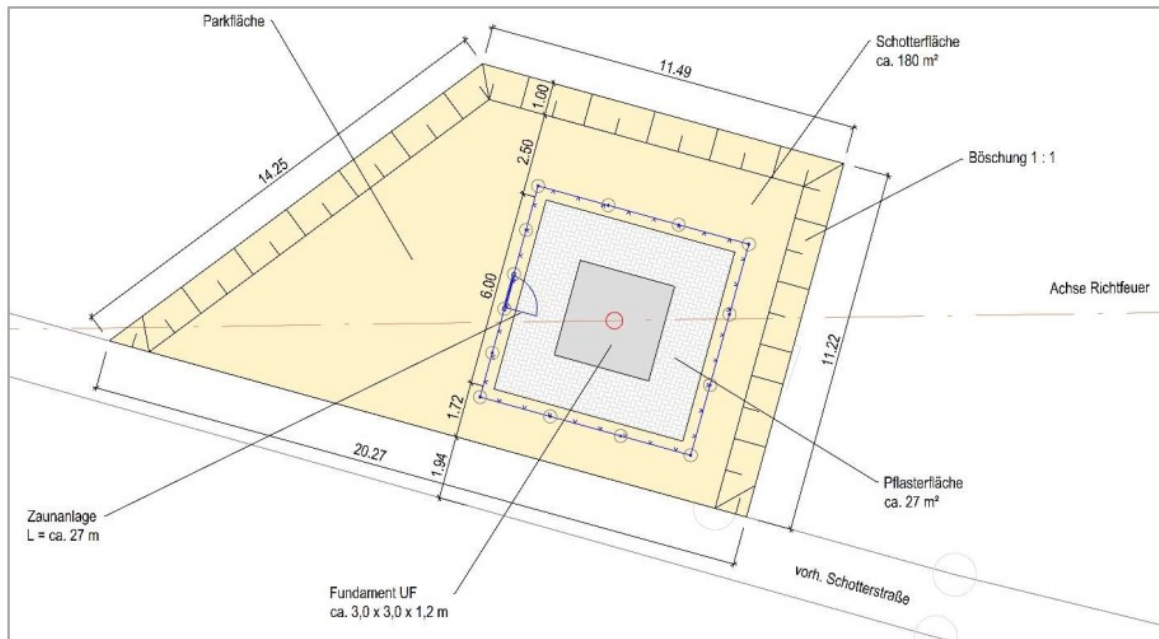


Abb. 7: Übersichtsplan des Unterfeuers mit erforderlichen Flächenbefestigungen, LBP S. 6.

Das Vorhaben ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden, welche durch die Ökokon-  
tomaßnahme „Entwicklung von Salzgrasland auf der Insel Görnitz“ (VG-015) (LBP S. 31) aus-  
geglichen werden sollen.

Der Umfang des Vorhabens ergibt sich im Einzelnen aus den unter Abschnitt A.I. aufgeführten  
Planunterlagen.

### 3. Darstellung des Planfeststellungsverfahrens

Entsprechend den Zuständigkeiten für die Ausbaustrecke in der Ostsee stellte die TdV bei der  
zuständigen Planfeststellungsbehörde den Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsver-  
fahrens für den Ausbau der Zufahrt zum Fährhafen Sassnitz. Die zuständige Planfeststellungs-  
behörde ist die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Kiel (GDWS).

Nach § 1 Abs. 1 und § 2 Abs. 4 UVPG in Verbindung mit Anlage 1 Nr. 14.2.1 UVPG erfüllt das  
Vorhaben die Voraussetzungen für die notwendige Durchführung einer Umweltverträglichkeits-  
prüfung.

Die Verbringung des Baggergutes soll durch Umlagerung auf einer geplanten Umlagerungsflä-  
che in der Prorer Wiek erfolgen. Zudem soll die Umlagerungsfläche auch für die Verbringung  
von Baggergut aus der geplanten Vertiefung der inneren Hafengewässer des Hafens Mukran  
(2. Bauabschnitt) sowie für die zukünftig anfallenden Unterhaltungsbaggerungen zur Verfügung  
stehen. Die Zulassung der Umlagerung, insbesondere der später anfallenden Unterhaltungs-  
baggerungen erfolgt vollumfänglich in diesem Beschluss.

### 3.1 Vorlage der Planunterlagen

Die TdV hat mit Schreiben vom 7. März 2022 und unter Vorlage der unter Kapitel A.I.1 aufgeführten Planunterlagen den Antrag auf Planfeststellung für die Erweiterung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Mukran bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt als Planfeststellungsbehörde gestellt.

Mit Schreiben vom 5. Dezember 2022 stellte die TdV einen Antrag zur 1. Planänderung. Am 19. Juni 2023 wurde der Antrag auf sofortige Vollziehung gestellt.

### 3.2 Bekanntmachung des Vorhabens

Mit Bekanntmachung der Planfeststellungsbehörde vom 19. April 2023 wurden das Vorhaben sowie Zeit und Ort der Auslegung der Planunterlagen gemäß § 14a Nr. 1 WaStrG i. V. m. § 73 Abs. 5 VwVfG ortsüblich in den anliegenden Gemeinden (siehe B.I.3.3) bekannt gemacht.

Auf die Möglichkeit, bis zum 16. Juli 2022 Einwendungen zu erheben, wurde in der Bekanntmachung hingewiesen.

Die 1. Planänderung wurde am 6. Dezember 2022 durch die Planfeststellungsbehörde ortsüblich bekanntgemacht.

### 3.3 Planauslegung

Die Planunterlagen (Abschnitt A.I.1) einschließlich der nach § 6 UVPG (Fassung bis 2017) geforderten Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) haben in der Zeit vom 16. Mai 2022 bis einschließlich 16. Juni 2022 in den nachfolgend genannten Gemeinden während der Öffnungszeiten oder nach Absprache zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt (§ 73 Abs. 3 VwVfG):

- **Stadt Sassnitz**, Hauptstraße 33, 18546 Sassnitz
- **Gemeinde Ostseebad Binz**, Jasmunder Straße 11, 18609 Ostseebad Binz

Diese machten die Auslegung innerhalb der in § 73 Abs. 3 VwVfG festgelegten Frist ortsüblich bekannt.

Weiterhin waren die von der TdV eingereichten Unterlagen im Internet auf der Seite

[https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Planfeststellungsverfahren/DE/100\\_Ostsee\\_Ausbau\\_Faehrhafen\\_Sassnitz.html](https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Planfeststellungsverfahren/DE/100_Ostsee_Ausbau_Faehrhafen_Sassnitz.html)

zugänglich.

### **3.4 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange**

Die unter Ziffer 3.3 genannten Stadt und Gemeinde erhielten in ihrer Eigenschaft als Behörde im Sinne des § 73 Abs. 2 VwVfG mit Schreiben vom 19. April 2022 unter Fristsetzung bis zum 16. Juli 2022 Gelegenheit zur Abgabe von Stellungnahmen zum geplanten Vorhaben. Ebenfalls wurde der unter Ziffer 3.3 mit Schreiben vom 6. Dezember 2022 unter Fristsetzung bis zum 23. Dezember 2022 genannten Stadt und Gemeinde Gelegenheit zur Abgabe von Stellungnahmen zur 1. Planänderung gegeben.

Von den nachstehend genannten Behörden bzw. Trägern öffentlicher Belange (TÖB) wurden mit Schreiben vom 3. Mai 2022 unter Fristsetzung bis zum 16. Juli 2022 Stellungnahmen eingeholt:

#### **Behörden und TÖB des Landes Mecklenburg-Vorpommern**

- Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, Die Amtsleiterin
- Amt Bergen auf Rügen, Der Amtsvorsteher
- Amt Nord-Rügen, Die Amtsvorsteherin
- Amt West-Rügen, Die Amtsvorsteherin
- Stadt Putbus, Die Bürgermeisterin
- Amt Mönchgut-Granitz, Der Amtsvorsteher
- Landkreis Vorpommern-Rügen, Der Landrat, FD 43 Bau und Planung - Außenstelle Bergen auf Rügen
- Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern, Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen
- Landesamt für Kultur und Denkmalpflege - FB Archäologie und Denkmalpflege
- Landesforst Mecklenburg-Vorpommern, Obere Forst- und Naturschutzbehörde
- Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern, Abt. Fischerei und Fischwirtschaft
- Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V, Abt. 3 – Munitionsbergung
- Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern
- Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt M-V, Abt. 2 Forsten und Naturschutz
- Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt M-V, Abt. 3 Landwirtschaft und ländliche Räume
- Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt M-V, Abt. 4 Abfallwirtschaft, Strahlenschutz in kerntechnischen Anlagen, Immissionsschutz und Boden
- Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt M-V, Abt. 5 - Veterinärwesen, Fischerei und Krisenmanagement - Referat 560
- Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt M-V, Abt. 6 - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Wasser
- Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit, Abt. 6 Verkehr und Straßenbau - Referat 600 –

- Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit, Abt. 7 Energie und Landesentwicklung
- Straßenbauamt Stralsund, Der Amtsleiter
- Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern
- Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V
- Bergamt Stralsund, Der Leitende Bergdirektor

#### **Weitere Behörden, TöB und Sonstige**

- Nationalparkamt Vorpommern, Der Amtsleiter
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3
- Handwerkskammer Ostmecklenburg-Vorpommern
- Industrie- und Handelskammer zu Rostock, Geschäftsstelle Stralsund
- Hauptzollamt Stralsund
- Wasserschutzpolizeiinspektion Sassnitz
- Wasser- und Bodenverband Rügen, Der Verbandsvorsteher
- Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Rügen, Der Verbandsvorsteher
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg-Schwerin
- Universität Rostock
- Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Rostock
- Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde
- Segler-Verband Mecklenburg-Vorpommern e. V.
- Max-Planck-Institut für Ornithologie, Vogelwarte Radolfzell
- Landesfischereiverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.
- Landesverband der Kutter- und Küstenfischer Mecklenburg-Vorpommern e.V.
- Bundesamt für Naturschutz
- Bundesanstalt für Gewässerkunde
- Bundesanstalt für Wasserbau, Dienststelle Hamburg
- Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Ostsee – Standort Stralsund

Mehreren anliegenden Unternehmen wurde mit Schreiben vom 3. Mai 2022 unter Fristsetzung bis zum 16. Juli 2022 die Möglichkeit zur Abgabe von Einwendungen gegeben.

- Hertz Transmission GmbH Regionalmanagement
- e.dis AG
- EWE Netz GmbH
- VIELA Export GmbH
- Telekom Deutschland GmbH

Betroffene Behörden, Verbände und anliegende Unternehmen wurden ebenfalls mit Schreiben vom 06. Dezember 2022 unter Fristsetzung bis zum 23.12.2022 Gelegenheit zur Abgabe von Stellungnahmen und Einwendungen zur 1. Planänderung gegeben.

### **3.5 Beteiligung von Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen sowie Privatbetroffenen**

Die nachfolgend genannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen wurden gemäß § 14a WaStrG mit Schreiben vom 3. Mai 2022 über das Vorhaben benachrichtigt und unter Fristsetzung bis zum 16. Juli 2022 um Stellungnahmen gebeten:

- Bund für Umwelt und Naturschutz, Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.;
- Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.;
- Naturschutzbund Deutschland e.V., Kreisverband Rügen
- Landesjagdverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.;
- Landesanglerverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.;
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Mecklenburg-Vorpommern e. V.;
- WWF Deutschland, Büro Ostsee.

Mit Schreiben vom 6. Dezember 2022 wurde den Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen sowie Privatbetroffenen unter Fristsetzung bis zum 23. Dezember 2022 ebenfalls Gelegenheit zur Abgabe von Stellungnahmen zur 1. Planänderung gegeben.

### **3.6 Erörterung der abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen**

Gemäß § 73 Abs. 6 Satz 1 VwVfG fand die Erörterung der rechtzeitig erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen am 12. Januar 2023 bei der Fährhafen Sassnitz GmbH statt.

Der Erörterungstermin war zuvor durch folgende Ämter / Gemeinden / Städte ortsüblich bekannt gemacht worden:

in der Stadt Sassnitz,	am 12. Dezember 2022 im Sassnitzer Stadtanzeiger
in der Gemeinde Ostseebad Binz	am 21. Dezember 2022 im Amtsblatt

Die beteiligten Behörden und die TdV sind über den Erörterungstermin gemäß § 73 Abs. 6 Satz 3 VwVfG gesondert schriftlich benachrichtigt worden.

### **3.7 Einvernehmen**

Soweit das Vorhaben Belange der Landeskultur oder der Wasserwirtschaft berührt, bedarf die Feststellung des Plans gemäß § 14 Abs. 3 WaStrG des Einvernehmens der zuständigen Landesbehörde, hier des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern

Das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern hat sein Einvernehmen mit Schreiben 09.08.2023 (Az.: LUNG-340-5228.2.31 (01 /23)-Mukran) erklärt.

## **II. Formalrechtliche Würdigung**

### **1. Erforderlichkeit des Verfahrens**

Bei dem Ausbau der Zufahrt zum Hafen Mukran handelt es sich um den Ausbau einer Bundeswasserstraße im Sinne der §§ 12 und 14 WaStrG. Das Vorhaben bedarf der vorherigen Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach §§ 14 ff. WaStrG i. V. m. den §§ 73 ff. VwVfG.

Die Zufahrt zum Hafen Mukran (Fährhafen Sassnitz) ist als Seewasserstraße eine Bundeswasserstraße i. S. d. § 1 Abs. 2 WaStrG. Gem. § 12 Abs. 1 WaStrG sind der Ausbau und der Neubau der Bundeswasserstraßen als Verkehrswege Hoheitsaufgaben des Bundes. Nach § 12 Abs. 5 WaStrG kann der Ausbau einer Bundeswasserstraße im Einzelfall Dritten zur Ausführung übertragen werden. Am 24.11.2017 wurde die Übertragungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, dem Land Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung und der Fährhafen Sassnitz GmbH geschlossen (Anlage 01).

Als Ausbaumaßnahmen werden nach § 12 Abs. 2 WaStrG Maßnahmen zur wesentlichen Umgestaltung einer Bundeswasserstraße, eines oder beider Ufer bezeichnet, die über die Unterhaltung hinausgehen und die die Bundeswasserstraße als Verkehrsweg betreffen. Der Ausbau oder der Neubau von Bundeswasserstraßen bedarf nach § 14 Abs. 1 Satz 1 WaStrG der vorherigen Planfeststellung. Anzuwenden sind deshalb die Vorschriften des WaStrG und ergänzend dazu die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensrechts.

Der Planfeststellungsbeschluss hat nach § 75 Abs. 1 VwVfG eine formelle Konzentrationswirkung. Nach dieser Vorschrift wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der TdV und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

### **2. Zuständigkeit**

Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist die GDWS in Kiel nach § 14 Abs. 1 S. 3 WaStrG und den Organisationsregelungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sachlich und örtlich zuständig.

### **III. Materiellrechtliche Würdigung**

Der vorgelegte Plan zur Erweiterung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Mukran konnte gemäß § 14 b WaStrG i. V. m. § 74 VwVfG nach Würdigung aller betroffenen öffentlich-rechtlichen und privaten Belange, einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung, festgestellt werden.

Der Planfeststellungsbeschluss stellt die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange fest. Er berücksichtigt alle vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nebst Umweltverträglichkeit im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung. Er entscheidet über die Einwendungen und Stellungnahmen, über die bei der Erörterung vor der Planfeststellungsbehörde keine Einigung erzielt worden ist und legt für die TdV verbindlich Anordnungen fest, die zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Der Umfang des Vorhabens ergibt sich im Einzelnen aus den unter Abschnitt A.I. festgestellten Planunterlagen. Durch die Planfeststellung werden somit alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der TdV und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG), so dass neben der Planfeststellung keine anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse oder Zustimmungen erforderlich sind. Der materielle Regelungsgehalt der jeweils anzuwendenden Vorschriften wird jedoch berücksichtigt. Nachfolgend wird die Zulässigkeit des Vorhabens in Bezug auf die materiellrechtlichen Voraussetzungen geprüft und festgestellt.

#### **1. Allgemeine Planrechtfertigung**

Die allgemeine Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben.

Gemäß der Rechtsprechung des BVerwG bedürfen hoheitliche Planungen einer Planrechtfertigung. Die Planrechtfertigung erfordert die Prüfung, ob ein Vorhaben mit den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes übereinstimmt (fachplanerische Zielkonformität) und ob es für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein (BVerwG 11. August 2016 Az. 7 A 1/15). Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. November 2006 - 4 A 2001.06 - BVerwGE 127, 95 Rn. 34 und Gerichtsbescheid vom 29. Januar 2009 - 7 A 1.08 - juris Rn. 13).

Zu den Zielen des Bundeswasserstraßengesetzes als einschlägiges Fachplanungsgesetz gehört jede Verbesserung der Verkehrsfunktion dienende Veränderung einer Bundeswasserstraße.

Das Vorhaben soll die erforderlichen Voraussetzungen für die Abfertigung von Massengutfrachtern der Post-Panamax-Klasse schaffen. Insbesondere durch den stark anwachsenden Getreideumschlag steigt die Nachfrage an weiteren Umschlagskapazitäten (vgl. Erläuterungsbericht S. 21). Die zunehmend in der Ostsee eingesetzten Panamax-Klassen können auf Grund der



gegenwärtigen nautischen Wassertiefe oft nur teilweise beladen werden. Je nach Bauart des Schiffes ist lediglich eine Beladung von 60-80% möglich. Diese so entstandenen Einschränkungen stellen die Wirtschaftlichkeit des Hafens in Frage.

Durch das Vorhaben in Verbindung mit der Ertüchtigung des Liegeplatzes 3a im Fährhafen soll eine etwa zweifache Steigerung des Getreideumschlags erfolgen. Derzeit beträgt die durchschnittliche Anzahl der Schiffsanläufe 836 (inkl. Fährschiffe sowie Offshore und RoRo Offshore). Geplant sind zukünftig durchschnittlich 819 Schiffsanläufe (inkl. Fährschiffe sowie Offshore und RoRo Offshore). Dies bedeutet, dass die Gesamtanzahl der Schiffsanläufe sich trotz erhöhtem Getreideumschlag durch die zukünftig zu 100% befüllten Post-Panamax-Schiffe verringern wird und die Wirtschaftlichkeit sich somit verbessern wird.

Zudem kann die Erweiterung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Mukran wesentlich dazu beitragen, die Ziele der Raumentwicklung und Landesplanung Mecklenburg-Vorpommern umzusetzen. Im Sinne des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) gehört der Hafen Sassnitz zu den landesweit bedeutsamen Häfen. Diese sollen als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes wettbewerbsfähig aufgestellt sein. Die geplante Vertiefung und die damit verbundene erhöhte Wirtschaftlichkeit stärkt den Hafen als Wirtschaftsstandort und baut ihn weiter aus.

Schließlich erfolgt auch eine Verbesserung des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Im Trans-European Network der Europäischen Kommission ist der Fährhafen Sassnitz ausdrücklich als sog. „adopted port“ enthalten. Die Mitteilung der Europäischen Kommission „ports: an engine for growth“ stellt klar, dass es 329 „ports of common interest“ gibt, deren Entwicklung und Stärkung der Netzwerkeinbindung unterstützt werden sollen (European Commission: ports leaflet 2014, S. 3). Ziele sind dabei die Stärkung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union und die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums der effizient und nachhaltig ist, die Vorteile für die Nutzer erhöht und ein integratives Wachstum fördert. (Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013).

Der Fährhafen Sassnitz ist einer der 329 „ports of common interest“ im Gesamtnetz der TEN. Gegenwärtig kann der Hafen Mukran aufgrund der nautischen Wassertiefe von -10,50m NHN seine Wirtschaftlichkeit nur teilweise erreichen. Die geplante Erweiterung der Hafenzufahrt und die bereits fertiggestellte Ertüchtigung des Liegeplatzes 3a dürfte wie bereits dargelegt durch die bessere Auslastung und Effizienzsteigerung auch im Sinne der TEN sein.

Gemessen an den vorstehenden rechtlichen Grundsätzen und fachplanerischen Zielen erweist sich das Vorhaben der Erweiterung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Mukran als **vernünftigerweise geboten**. Es entspricht den Vorgaben des Fachplanungsrechts.

Es wurde zudem eine **Alternativenprüfung** durchgeführt. Andere Varianten zur Verwirklichung des Planungszieles, welche die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Beeinträchtigungen entgegenstehender öffentlicher und privater Belange verwirklichen, stehen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nach Würdigung aller Umstände nicht zur Verfügung.

Die TdV hat im UVP-Bericht (S. 28) entsprechend der Vorgabe des § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG dargelegt, dass es aus ihrer Sicht keine anderweitigen Lösungsmöglichkeiten gibt.

Unter Berücksichtigung der regionalplanerischen Festlegungen sowie der bestehenden Hafennutzung konnte keine großräumige Alternativenprüfung nicht entfallen. Gemäß Landesentwicklungsprogramm (LEP, 2016) stellt der Fährhafen Mukran einen landesweit bedeutenden Seehafen dar, der als Standort für die Ansiedlung hafenauffiner Industrie- und Gewerbeunternehmen zu entwickeln ist. Auch im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP, 2016) ist der Hafen als Vorranggebiet zur Entwicklung von Gewerbe und Industrie ausgewiesen. Im Hafengebiet selbst existieren insbesondere für den mit der Realisierung des Vorhabens zu erweiternden Getreideumschlag bereits umfangreiche Umschlagsanlagen, an denen bisher und zukünftig auch Getreide regionales Landwirte umgeschlagen wird. Eine großräumige Alternative zum weiteren Ausbau des Umschlagstandortes im Hafen Mukran existiert daher nicht.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung / Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen, §§ 24, 25 UVPG**

Die Erweiterung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Mukran erfüllt gem. § 1 Abs. 1 und § 2 Abs. 4 in Verbindung mit Anlage 1 Nr. 14.2.1 UVPG die Voraussetzungen für die notwendige Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die TdV hat die „Unterlage 03 – UVP-Bericht“ eingereicht. Diese wurde durch die „Unterlage 03 – Planänderungsunterlage UVP-Bericht geändert. Dabei erfolgte die Ermittlung und Darstellung der umwelterheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter gemäß § 2 UVPG.

Auf dieser Grundlage und der weiteren Fachgutachten, der im Verfahren abgegebenen Stellungnahmen betroffener Behörden und Umweltvereinigungen sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit lassen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter einschließlich deren Wechselwirkungen darstellen und bewerten. Die Planfeststellungsbehörde macht sich dabei die Ergebnisse des UVP-Berichts zu eigen. Im Folgenden erfolgt eine zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens (§§ 24, 25 UVPG):

### **2.1 Schutzgut Mensch**

Der Untersuchungsraum zum Schutzgut Mensch umfasst den Bereich von der Fahrrinnenbaggerung bis zu den angrenzenden Landbereichen, sowie die Standorte der Umlagerungsfläche und des Unterfeuers einschließlich eines angrenzenden Pufferbereiches von 200 m seeseitig und 500 m landseitig.

Das gesamte Hafengebiet ist im Landesraumentwicklungsprogramm als landesweitbedeutender Seehafen und Standort für die Ansiedlung hafenauffiner Industrie- und Gewerbeunternehmen sowie im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern als überregional bedeutsamen Hafen und Vorranggebiet Gewerbe und Industrie ausgewiesen. Die Wasserflächen der Fahrrinne stellen ein Vorranggebiet Schifffahrt dar. Sowohl die Landflächen südlich des Hafens als auch im Bereich des Unterfeuers sind Teil von Schwerpunkträumen Tourismus (UVP-Bericht S. 99).

Als vorhabennahe, potenziell auswirkungsrelevante Orte mit Wohnfunktion wurden im Untersuchungsgebiet Wohnbebauungen in Neu-Mukran und Prora identifiziert. Darüber hinaus sind als Bereiche mit Wohnumfeldfunktion mehrere Büro- und Terminalgebäude innerhalb des Hafengeländes als Aufenthaltsgebiete des Menschen und eine ländliche Siedlung Dubnitz (zum Unterfeuer nächstgelegener Wohnstandort) ausgewiesen (UVP-Bericht S. 99). Zudem sind die Strandbereiche von Neu Mukran bis Prora und das Landschaftsschutzgebiet „Ostrügen“ nördlich des Hafens (Standort des Unterfeuers im LSG) als Bereiche mit Erholungsfunktion betrachtet worden.



Nr.	Bezeichnung	Baurechtliche Einstufung	Funktionsbereich gemäss UVP
1	Neu Mukran 19b	Allgemeines Wohngebiet	Wohnen
2	Neu Mukran 15	Allgemeines Wohngebiet	Wohnen
3	Neu Mukran 16	Misch-/Dorfgebiet	Wohnen
4	Nordstrand	Allgemeines Wohngebiet	Wohnen

Abb. 8: Immissionsorte und Nutzungsarten im erweiterten Untersuchungsraum, UVP-Bericht S. 100.

Für das Schutzgut Mensch sind bau-, betriebs-, und anlagenbedingte Auswirkungen zu erwarten.

Es kommt es zu baubedingten Emission von Lärm, Luftschadstoffen und Licht durch Baggerfahrzeuge, Schutentransporte, Baumaschinen und Baufahrzeuge sowohl see- als auch landseitig. Eine wesentliche Beeinträchtigung besiedelter Flächen (gesundheitliche Gefährdung der Bevölkerung) durch Schadstoff- und Staubeintrag während der Bauphase ist auf Grund der Art des Vorhabens, des Abstands des Vorhabenbereichs zu besiedelten Bereichen der guten Durchlüftung des Gebietes sowie der jeweils kurzzeitigen Wirkungen nicht zu erwarten; auch weil die nächstgelegenen Wohn- und Erholungsstandorte sich außerhalb des Untersuchungsraumes im Abstand von mindestens 1,5 km zu den Hauptbautätigkeiten (Baggerung und Umla-

gerung) sowie mindestens 500 m zum Vorhabenbereich Unterfeuer befinden. Die Beeinträchtigungen durch baubedingten Schadstoff- und Staubeintrag werden insgesamt als gering bewertet.

Mögliche Betroffenheiten durch Baulärm wurden im Rahmen eines Schalltechnischen Gutachtens untersucht und ebenfalls als nicht erheblich und nur gering bewertet (vgl. UVP-Bericht S. 103).

Weiterhin ist see- und landseitig mit baubedingten visuelle Beeinträchtigungen durch die Anwesenheit von Bau- und Baggerfahrzeugen, ebenfalls zu rechnen.

Dabei stellt die Anwesenheit von Bau- und Baggerfahrzeugen/-schiffen eine für den Hafen und seine Zufahrtswege typische Nutzung dar. Zwar wird sich das Aufkommen an Bau- und Baggerfahrzeugen während der Bauzeit erhöhen, jedoch findet diese Erhöhung hauptsächlich seeseitig statt. Die landseitige Erhöhung des bauzeitlichen Transportes erfolgt über das vorhandene Straßennetz. Betroffen davon wird die Siedlung Dubnitz sein. Die Erhöhung des Transportvolumens beschränkt sich auf den Verkehr zum kleinflächigen Baubereich am Unterfeuer und ist bauzeitlich jeweils eng begrenzt. Die Zunahme des Transportaufkommens für Materiallieferungen erfolgt während der gesamten Bauzeit lediglich in einem geringen Maß (vgl. UVP-Bericht S. 103).

Zudem kommt es landseitig durch den Neubau des Unterfeuers zu anlagenbedingten visuellen Beeinträchtigungen. Der Neubau des Unterfeuers erfolgt innerhalb eines für die landschaftsgebundene Erholung hochwertigen Gebietes (Lage im LSG – hohe Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung). Das Unterfeuer wird im Bereich einer Sichtachse vom Standort des Oberfeuers in Richtung Hafen Mukran/Ostsee errichtet (vgl. UVP-Bericht S. 95ff.). Die Auswirkungen auf die Erholungseignung werden wegen des kleinflächigen Bereichs als gering bis mitteleingeschätzt (vgl. UVP-Bericht S. 104).

Darüber hinaus muss seeseitig durch anfallende Unterhaltungsbaggerungen mit betriebsbedingte Emission von Lärm, Luftschadstoffen und Licht gerechnet werden. Erhebliche Auswirkungen durch Licht und Luftschadstoffe auf die relevanten schutzbedürftigen Nutzungen können auf Grund der Lage und der Entfernung dieser Wohn- und Erholungsnutzungen zum Vorhaben ausgeschlossen werden.

Im Rahmen der ca. alle 2 Jahre stattfindenden Unterhaltungsbaggerungen werden wesentlich geringere Baggermengen als bei der Anpassung der Fahrrinne und mithin wesentlich geringere Bauzeiträume und Schallemissionen anfallen. Die entstehenden Auswirkungen werden also jeweils geringer als die bauzeitlich bedingten Auswirkungen und sind somit als nicht erheblich bzw. als gering zu bewerten (vgl. UVP-Bericht S. 104).

Folglich sind die zu erwartenden bau-, betriebs-, und anlagenbedingte Auswirkungen als hauptsächlich gering zu bewerten. Erhebliche Beeinträchtigungen sind jedenfalls nicht zu erwarten.

Zu dem Schutzgut Mensch sind keine Einwendungen und Stellungnahmen eingegangen.

Die Bewertung des Schutzgutes Mensch ist in sich schlüssig, stimmig, abgeschlossen und nachvollziehbar.

## **2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt**

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind in „Unterlage 03 – Planänderungsunterlage UVP-Bericht) und in der „Unterlage 05 – Planänderungsunterlage Artenschutzfachbeitrag“ dargestellt.

### **2.2.1 Marine Biotope einschließlich Makrophyten und Makrozoobenthos**

Der Untersuchungsraum zum Schutzgut Marine Biotope, Makrophyten und Makrozoobenthos umfasst gemäß Festlegungen zum Scopingtermin den Bereich der Hafenzufahrt zzgl. eines 200 m breiten Pufferstreifens sowie den Bereich der ermittelten Weißfläche. Landseitig wurde ein Untersuchungsraum von 100 m um den geplanten Standort des Unterfeuers gutachterlich festgelegt (vgl. UVP-Bericht S. 71).

Das landseitige Untersuchungsgebiet ist durch großflächige Ackerbereiche (Biotoptyp ACL) geprägt. Das seeseitige weist die Biotoptypen NOS (Meeresboden mit schluffreichen Feinsanden der äußeren Küstengewässer der Ostsee östlich der Darßer Schwelle) und NOF (Meeresboden mit Fein- bis Mittelsanden der äußeren Küstengewässer der Ostsee östlich der Darßer Schwelle) auf. Damit befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope im Wirkungsbereich dieses Projektteils. Die naturschutzfachliche Wertigkeit der im Untersuchungsgebiet Fahrrinnenerweiterung vorgefundenen Biotoptypen liegt bei gering (OMF) bis mittel (NOS, NOF). Die Empfindlichkeit gegenüber dem Eingriff ist aufgrund des guten Regenerationsvermögens der betreffenden Biotoptypen als gering bis mittel zu bewerten.

Im Untersuchungsgebiet Umlagerungsfläche (Teil der Weißfläche) wurden die Biotoptypen NOS (Meeresboden mit schluffreichen Feinsanden der äußeren Küstengewässer der Ostsee östlich der Darßer Schwelle) und NOT (Schlicksubstrat der Sedimentationszonen der äußeren Küstengewässer der Ostsee östlich der Darßer Schwelle) festgestellt, wobei der Großteil der Fläche dem Biotoptyp NOT zuzuordnen ist und lediglich zwei kleine Teilbereiche im Nordosten und im Südosten des Gebietes als NOS eingestuft wurden (UVP-Bericht S. 72).

Damit befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope im Wirkungsbereich dieses Projektteils. Die im Untersuchungsgebiet Weißfläche/Umlagerungsfläche vorgefundenen Biotoptypen haben eine mittlere naturschutzfachliche Wertigkeit. Die Empfindlichkeit gegenüber dem Eingriff ist aufgrund des guten Regenerationsvermögens der betreffenden Biotoptypen als mittel zu bewerten.

Bezüglich der Makrophyten wurde ein Phytal lediglich in sehr schwacher Ausprägung auf Miesmuschelaggregationen festgestellt, zudem wurden vom Substrat abgelöste und verdriftete Rot- und Braunalgen als „Beifang“ im Zuge der Greifer-Probenahme erfasst. In Ermangelung von nennenswerten Vorkommen von Makrophyten in den Eingriffsbereichen des Vorhabens, was aus den vorherrschenden Substrat- und Tiefenverhältnissen erklärt, ist eine weitergehende Betrachtung dieses Schutzguts nicht erforderlich (UVP-Bericht S. 72).

Weiterhin wurde die Benthoszönose untersucht (vgl. UVP S. 72). Im Untersuchungsgebiet für den Projektteil Fahrrinnenerweiterung wurden 27 Taxa aus fünf Großgruppen festgestellt. Die Zönose setzt sich aus typischen Sandbodenarten zusammen und wird in Bezug auf die Artenzahl von den Crustacea (Krebse) mit acht Taxa dominiert; gefolgt von Polychaeta (Vielborster) mit sechs, Bivalvia (Muscheln) mit fünf sowie Gastropoda (Schnecken) und Oligochaeta (Wenigborster) mit jeweils vier Taxa. Arten aus einer Gefährdungskategorie der Roten Liste wurden nicht nachgewiesen. Bei der Assel *Cyathura carinata* und dem Polychaeten *Alitta succinea* gilt die Datenlage als unzureichend. Die Ostsee-Riesenassel *Saduria entomon* weist eine Gefährdung unbekanntes Ausmaßes auf. Der Hauptanteil bei der Biomasse entfällt auf die Bivalvia. Während bei der Lagunen-Herzmuschel *Cerastoderma glaucum* überwiegend zweijährige Individuen erfasst wurden, konnten bei der Sandklaffmuschel *Mya arenaria* bis zu vier Jahre alte Individuen und bei der Baltischen Plattmuschel *Limecola balthica* vier bis fünf Jahre alte Individuen nachgewiesen werden.

Die im Untersuchungsgebiet zur Fahrrinnenerweiterung vorgefundene Benthoszönose hat eine mittlere naturschutzfachliche Wertigkeit. Die Empfindlichkeit gegenüber dem Eingriff ist aufgrund des guten Regenerationsvermögens der Lebensgemeinschaft als gering bis mittel zu werten.

Im Untersuchungsgebiet für den Projektteil Weißfläche wurden 32 Taxa aus acht Großgruppen festgestellt. Die Zönose setzt sich aus typischen Sandbodenarten zusammen und wird in Bezug auf die Artenzahl von den Crustacea und Polychaeta mit jeweils acht Taxa dominiert, gefolgt von den Bivalvia mit fünf, Oligochaeta mit vier, Gastropoda, Priapulida (Priapwürmer) und Bryozoa (Moostierchen) mit jeweils zwei Taxa sowie Nematoda (Fadenwürmer) mit einer Art. Mit dem Moostierchen *Alcyonidium gelatinosum* wurde eine Art aus einer Gefährdungskategorie der Roten Liste nachgewiesen (Kategorie 3 =gefährdet). Der Flohkrebs *Pontoporeia femorata* wird auf der Vorwarnliste geführt. *Saduria entomon* weist eine Gefährdung unbekanntes Ausmaßes auf, bei *Alitta succinea* ist die Datenlage unzureichend. Der Hauptanteil bei der Biomasse entfällt auf die Bivalvia. Während bei *Cerastoderma glaucum* und *Mya arenaria* überwiegend kleine, noch nicht geschlechtsreife Individuen erfasst wurden, konnten bei *Limecola balthica* bis zu sieben Jahre alte Individuen nachgewiesen werden.

Die im Untersuchungsgebiet Weißfläche vorgefundene Benthoszönose hat eine mittlere naturschutzfachliche Wertigkeit. Die Empfindlichkeit gegenüber dem Eingriff ist aufgrund des guten Regenerationsvermögens der Lebensgemeinschaft als gering bis mittel zu werten.

Vorhabenbedingt können baubedingte Individuen- und Biomasseverluste beim Makrozoobenthos durch Sedimententnahme für die Fahrrinnenerweiterung und Sedimentüberdeckung auf der Umlagerungsfläche seeseitig entstehen. Diese würden einen mittleren Grad der Veränderung darstellen, wobei eine teilweise bis vollständige Regeneration nach 1 bis 2 Jahren jedenfalls nach mehreren Jahren zu erwarten ist. Da die räumliche Ausdehnung als großräumig zu betrachten ist, muss von einer mittleren Auswirkung ausgegangen werden.

Zudem kann es zu baubedingten Beeinträchtigungen des Makrozoobenthos durch lokal erhöhte Schwebstoffkonzentrationen während der Ausbaggerung zur Erweiterung der Fahrrinne und der



Verbringung des Baggerguts seeseitig kommen. Dabei sind Beeinträchtigungen der Filtrieraktivität bei suspensionsfressenden Makrozoobenthosarten zu erwarten, welche jedoch nur einen geringer Grad der Veränderung darstellen. Auf Grund der geringen Dauer und der Kleinräumigkeit kann von geringen Auswirkungen ausgegangen werden.

Weiterhin sind anlagebedingte Verluste von Ackerbiotopen durch Teilversiegelung und Versiegelung landseitig zu erwarten. Die durch die Überbauung und Versiegelung und Teilversiegelung von Ackerflächen und die Errichtung des Unterfeuers zu erwartenden geringen Biotopverluste sind zwar dauerhaft, aber räumlich sehr begrenzt, weshalb auch die Auswirkungen als gering bewertet werden können.

Auch sind anlagebedingte Veränderung des Meeresbodens durch die Abbaggerung zur Fahrinnenanpassung und Überdeckung mit Baggergut seeseitig zu erwarten. Die dadurch entstehende geringe Verschlechterung der Besiedelbarkeit für das Makrozoobenthos infolge eines Substratwechsels ist zwar dauerhaft, aber kleinräumig, weshalb nur geringe Auswirkungen zu erwarten sind.

Zudem können betriebsbedingte Auswirkungen durch Sedimententnahme in der Fahrinne und Sedimentüberdeckung auf der Umlagerungsfläche im Zuge von Unterhaltungsbaggerungen seeseitig erwartet werden. Der Grad der Veränderung wegen der Individuen- und Biomasseverluste beim Makrozoobenthos ist dabei als mittelhoch anzusetzen, wobei eine teilweise bis vollständige Regeneration nach 1 bis 2 Jahren, jedenfalls nach mehreren Jahren zu erwarten ist. Da die räumliche Ausdehnung jedoch als gering betrachtet werden kann, wird von geringen Auswirkungen ausgegangen.

Betriebsbedingt sind auch Beeinträchtigungen des Makrozoobenthos durch lokal erhöhte Schwebstoffkonzentrationen während der Ausbaggerung zur Unterhaltung der Fahrinne und der Verbringung des Baggerguts seeseitig möglich. Dabei ist von einer geringen Beeinträchtigung der Filtrieraktivität bei suspensionsfressenden Makrozoobenthosarten auszugehen. Diese finden jedoch nur kurzzeitig auf sehr kleiner Fläche statt, weshalb die Auswirkungen als gering betrachtet werden könne.

Ebenfalls betriebsbedingte Projektwirkungen sind durch Gehölzschnitte an einzelnen Gehölzen zur Freihaltung des Sichtkorridors zwischen Ober- und Unterfeuer zu erwarten. Die dadurch entstehende Reduzierung der Biotopfunktion ist zwar dauerhaft, aber äußerst kleinräumig, weshalb die Auswirkungen ebenfalls als gering angesehen werden können.

Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Marine Biotope einschließlich Makrophyten und Makrozoobenthos somit als gering bis mittel zu bewerten. Die TdV hat erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft soweit wie möglich versucht zu vermeiden bzw. zu minimieren. Zur vertieften Darstellung wird auf den UVP-Bericht. S. 73ff verwiesen.

## 2.2.2 Brut- und Rastvögel

Das Untersuchungsgebiet für Brutvögel umfasste den geplanten Standort des Unterfeuers der Tagesrichtfeueranlage zzgl. eines 100 m-Puffers. Das für Rastvögel umfasste die Eingriffsbereiche der beiden seeseitigen Projektteile Fahrrinne und Umlagerungsfläche jeweils zzgl. eines 1.000 m-Puffers.

Am geplanten Standort des Unterfeuers der Tagesrichtfeueranlage sind Habitatpotenziale für typische Brutvogelarten der Agrarlandschaft wie die Feldlerche (*Alauda arvensis*), die Gold- (*Emberiza citrinella*) und die Grauammer (*Emberiza calandra*) auf dem Acker bzw. in der weg- begleitenden Krautschicht und in/ an den Einzelgehölzen erkennbar. Brutansiedlungen im Vorhabenbereich sind aufgrund der geringen Größe des Eingriffsbereichs (~ 180 m<sup>2</sup>) und in Anbetracht der zur Verfügung stehenden ausgedehnten Ackerflächen und weiteren Gehölzreihen und -gruppen zwar äußerst unwahrscheinlich, aber nicht mit Sicherheit auszuschließen.

Der im Untersuchungsgebiet potenziell vorkommende Brutvogelbestand hat eine mittlere naturschutzfachliche Wertigkeit.

Baubedingt kann es zu Schädigungen von im Baufeld befindlichen Gelegen und nicht flüggen Jungvögeln im Zuge der Baufeldfreimachung am Standort des Unterfeuers der Tagesrichtfeueranlage landseitig kommen. Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen von Brutvögeln erfolgt die Vermeidungsmaßnahme BV-VM1 (LBP. S. 19), welche auch in der Anordnung A.II.1.2 festgelegt wurde, wonach Bauarbeiten landseitig nur vom 01.03. bis zum 30.09. eines jeden Jahres durchgeführt werden dürfen.

Durch die Berücksichtigung dieser Anordnung entstehen keine vorhabenbedingten Auswirkungen auf Brutvögel

Rastvögel können in den Eingriffsbereichen Fahrrinne und Umlagerungsfläche sowie deren näherem Umfeld – zumindest zeitweise und sporadisch – vorkommen. Einzelne Individuen und kleinere Rastansammlungen der Vogelarten Eisente (*Clangula hyemalis*), Gryllteiste (*Cephus grylle*), Haubentaucher (*Podiceps cristatus*), Kormoran (*Phalacrocorax carbo*), Mantelmöwe (*Larus marinus*), Prachtaucher (*Gavia arctica*), Rothalstaucher (*Podiceps grisegena*), Silbermöwe (*Larus argentatus*), Sterntaucher (*Gavia stellata*), Sturmmöwe (*Larus canus*), Tordalk (*Alca torda*), Trauerente (*Melanitta nigra*), Trottellumme (*Uria aalge*) und Zwergmöwe (*Larus minutus*) sind zu erwarten. Bedeutsame Konzentrationen für den jeweiligen Rastbestand sind aber nicht zu erwarten (UVP-Bericht S. 81).

Der im Untersuchungsgebiet potenziell vorkommende Rastvogelbestand hat eine mittlere naturschutzfachliche Wertigkeit.

Durch das geplante Vorhaben können dabei bau- und betriebsbedingte Störungen des Rastgeschehens im Bereich der Fahrrinne und der Umlagerungsfläche durch Schiffsbewegungen, insbesondere durch Klappschuten-Fahrten zur Verbringung des Baggerguts entstehen.

Durch die Anordnung A.II.1.2, wonach mit Bezug auf den Bauablaufplan die Baggerungen zum Ausbau der Bundeswasserstraße und zukünftige Unterhaltungsbaggerungen grundsätzlich nur im Zeitraum von der 23. - 44. Kalenderwoche eines jeden Jahres vorgesehen sind, sind bau- und betriebsbedingte Störungen minimiert. Da nach Mitteilung des StALU VP keine zwingenden Gründe für die Beschränkung der Bauzeit bis zur 44. KW vorliegen, ist eine Verlängerung grundsätzlich denkbar. Ein gelegentliches, kleinräumiges Ausweichen einzelner Individuen oder kleinerer Rasttrupps vor einer Schute kann erforderlich werden, mittel- und großräumige Ausweichbewegungen oder eine Veränderung von Raumnutzungsmustern sind hingegen mit Sicherheit ausgeschlossen.

Die Auswirkungen sind folglich als gering zu bewerten.

Insgesamt sind die Auswirkungen auf Brut- und Rastvögel als gering zu bewerten. Die TdV hat erhebliche Beeinträchtigungen soweit wie möglich minimiert. Zur vertieften Darstellung wird auf den UVP-Bericht. S. 82 ff. verwiesen.

### **2.2.3 Meeressäuger**

Die im Vorhabengebiet zu erwartenden Meeressäugerarten beschränken sich auf den Schweinswal (*Phocoena phocoena*), die Kegelrobbe (*Halichoerus grypus*) und den Seehund (*Phoca vitulina*). Das Untersuchungsgebiet umfasste die Eingriffsbereiche der beiden seeseitigen Projektteile Fahrrinne und Umlagerungsfläche jeweils zzgl. eines 1.000 m-Puffers.

Für Meeressäuger sind rein theoretisch baubedingte und betriebsbedingte Schalleinträge und Wassertrübungen im Rahmen der Baggerarbeiten zur Anpassung der Fahrrinne und Unterhaltungsbaggerungen, der Schutenfahrten und der Verbringung des Baggerguts auf der Umlagerungsfläche zu erwarten.

Es kann jedoch als äußerst unwahrscheinlich angesehen werden, dass es baubedingt überhaupt zu Beeinträchtigungen von Meeressäugern kommt. Im ungünstigsten Fall könnte ein kleinräumiges Ausweichen einzelner Individuen vor sich annähernden Klappschuten oder sich ausbreitenden Trübungsfahnen erforderlich werden, ein solches Ereignis wäre aber lediglich als eine nicht erhebliche Störung anzusehen. Die Auswirkungen sind deshalb als gering zu bewerten. Zur vertieften Darstellung wird auf den UVP-Bericht. S. 84 ff. verwiesen.

### **2.2.4 Fische und Rundmäuler**

Das Untersuchungsgebiet umfasste die Eingriffsbereiche der beiden seeseitigen Projektteile Fahrrinne und Umlagerungsfläche. Da sich das Vorhaben vornehmlich auf den Meeresboden auswirkt, konzentrieren sich die nachfolgenden Betrachtungen auf die bodenlebenden Vertreter der Ichthyofauna. Für Fischarten mit einer pelagischen Lebensweise können erhebliche Auswirkungen von vornherein ausgeschlossen werden. Da weder Riffstrukturen noch Makrophytenbestände vorhanden sind, beschränkt sich das zu erwartende Arteninventar auf typische Sandbodenarten wie Flunder (*Platichthys flesus*), Sandgrundel (*Pomatoschistus minutus*) und

Gefleckter Großer Sandaal (*Hyperoplus lanceolatus*). Die Flunder gilt in den Küstengewässern des Landes als nicht gefährdet, auch Sandgrundel und Gefleckter Großer Sandaal sind sehr weit verbreitete und häufige Fischarten ohne Gefährdungsstatus.

Auf Grundlage der vorliegenden Daten und vorhandenen Lebensraumpotenziale ist die Bedeutung der seeseitigen Eingriffsbereiche für die Ichthyofauna als gering bis mittel zu bewerten.

Durch das Vorhaben kann es zu baubedingten und betriebsbedingten Individuen- und Habitatverluste während der Ausbaggerung zur Anpassung der Fahrinne und der Umlagerung des Baggerguts kommen.

Fischarten wie der Gefleckte Große Sandaal, die den sandigen Meeresboden eingegraben als Tagesversteck nutzen, könnten von dem Vorhaben durch Individuen- und Habitatverluste in den unmittelbaren Eingriffsbereichen betroffen sein. Davon ausgehend, dass Individuen ihr Versteck nicht verlassen und vor dem Bagger fliehen, ist von Verletzungen und Tötungen im Zuge der Abbaggerung und Umlagerung des Baggerguts auszugehen. Verluste in größerem Umfang werden aber nicht erwartet. Die vertieften bzw. mit Baggergut überdeckten Flächen können – da es ganz überwiegend zu keinem substanziellen Substratwechsel kommt – direkt wieder besiedelt werden, so dass diese Vorhabenwirkung nur von sehr kurzer Dauer ist. Die Auswirkungen können folglich als gering betrachtet werden.

Weiterhin kann es durch das Vorhaben zu einer baubedingten und betriebsbedingten Verknappung von Nahrungsressourcen für benthophage Fischarten infolge von Individuen- und Biomasseverlusten beim Makrozoobenthos kommen.

Durch die die weitgehende Defaunierung in Bezug auf das Makrozoobenthos kommt es bei der Verbringung von Baggergut in den unmittelbaren Eingriffsbereichen zu einem weitgehenden Verlust der Nahrungsgrundlage für benthophage Arten wie Flunder und Sandgrundel. Dies macht für die betroffenen Bestände ein kleinräumiges Ausweichen erforderlich, gefolgt von einer schrittweisen Wiederbesiedlung der betreffenden Meeresbodenflächen im Zuge der Regeneration der Benthoszönose. Da sich als Fischnahrung dienende Taxa wie Flohkrebse, Asseln, Borstenwürmer sowie Jungmuscheln voraussichtlich bereits nach kurzer Zeit und in hohen Dichten wieder einstellen, dauert diese Vorhabenwirkung nur kurze Zeit an. Sandbodenarten wie der Gefleckte Große Sandaal, dessen Nahrung aus Zooplankton und Jungfischen mit einer pelagischen Lebensweise besteht, sind von dieser Vorhabenwirkung kaum betroffen.

Die Auswirkungen können folglich als gering betrachtet werden.

Insgesamt sind die Auswirkungen auf Fische und Rundmäuler als gering zu bewerten. Weitere Untersuchungen wie das landseitigen Reptilienvorkommen müssen nicht erfolgen, da dies nur für die ehemals geplante Strandaufspülung relevant war, die jetzt jedoch nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Zur vertieften Darstellung wird auf den UVP-Bericht S. 87 ff. verwiesen.

### **2.2.5 Biologische Vielfalt**

Die Auswirkungen der Erweiterung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Mukran führen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar zu keinen negativen Auswirkungen auf die biologische Vielfalt, da weder die genetische Vielfalt, die Artenvielfalt noch die Ökosystemvielfalt beeinträchtigt werden (vgl. UVP S. 91 f.).

### **2.2.6 Einwendungen und Stellungnahmen zum Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt**

Zu dem Thema seeseitige Wirkräume für die Schutzgüter Rastvögel, Fische und Meeressäuger ist folgende Stellungnahme eingegangen:

#### **(E022) Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt (StALU)**

Es sei bereits im Vorfeld darauf hingewiesen worden, dass die seeseitigen Wirkräume für die Schutzgüter Rastvögel, Fische und Meeressäuger anzupassen seien und die gewählten Wirkräume nachvollziehbarkeitshalber zu begründen seien. Aus den eingereichten Unterlagen sei nicht ersichtlich, dass dies erfolgt sei. Darüber hinaus seien die abgegrenzten Wirkräume (vgl. Anlage 2: Karte der Untersuchungsräume) nicht plausibel. So ließen die derzeitigen Abgrenzungen den Schiffsverkehr zwischen der Fahrrinne und der Umlagerungsfläche außer Acht, obwohl der Schiffsverkehr als relevante baubedingte Projektwirkung gutachterlicherseits identifiziert wurde (vgl. UVP-Bericht, S. 29, Tab. 8 „Emission von Lärm, Luftschadstoffe und Licht (durch u.a. Schutentransport)“). Des Weiteren ließe die vorliegenden Unterlagen eine Begründung des nach Anlage 2 Karte der Untersuchungsräume angesetzten Untersuchungsraums von 500 m vermissen, obwohl nach Tab. 9 des UVP-Berichts bzgl. der Schutzgüter Rastvögel, Fische und Meeressäuger der gesamte Bereich der Prorer Wiek vom Ausbaubereich Fahrrinne zur Umlagerungsfläche und nach Westen bis zum Uferbereich einschl. nächstgelegener Nutzungen (Hafen Mukran bis Prora und südlich Sassnitz) als Untersuchungsraum abgegrenzt worden sei. Es bedürfe insofern einer Auflösung dieser Inkonsistenz durch das Gutachterbüro.

#### **Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Die TdV erwiderte, dass in der Bestandsbeschreibung Rastvögel (Kap. 3.6.2.2 UVP-Bericht) und Meeressäuger (Kap. 3.6.3.2 UVP-Bericht) der Untersuchungsbereich der Bestandserfassung entsprechend der tatsächlichen Vorhabenbestandteile (Entfall Strandaufspülung, neu: Umlagerungsfläche) sowie unter Berücksichtigung des Hinweises des StALU aus dem Scoping zur seeseitigen Anpassung der Untersuchungsräume berücksichtigt und beschrieben sei. Die Bestandserfassung erfolgte demnach in den Eingriffsbereichen zzgl. eines umlaufenden Puffers von 1.000 m. Die Kartendarstellung sowie die Beschreibung in der Anlage 2: Karte der Untersuchungsräume sowie die Beschreibung in der Tabelle 9: Abgrenzung der Untersuchungsräume seien im Rahmen der 1. Planänderung dementsprechend angepasst (s. Planänderungsunterlage UVP-Bericht: Seite 31 sowie Anlage 1, Blatt 1).

Ebenso sei in der Bestandsbeschreibung zum Schutzgut Fische (Kap. 3.6.4.2) der untersuchte, aber dort nicht beschriebene Pufferbereich ergänzt worden (s. Planänderungsunterlage UVP-Bericht Seite 87).

Die Umlagerungsfläche bzw. die ausgewiesene Pufferfläche grenzt nach Nordwesten an die dort vorhandene Fahrrinne an bzw. ragen in diese hinein. Der Transportverkehr vom Baggerbereich zur Umlagerungsfläche werde über diesen bereits vorhandenen, hoch vorbelasteten Verkehrsweg abgewickelt. Eine Anpassung der Wirkräume sei daher nicht erforderlich. Eine Karte der Schiffsrouten bzw. Hauptschifffahrtswege würde in das Baggergutverbringungskonzept sowie in den UVP-Bericht aufgenommen werden (s. Planänderungsunterlage: Baggergutverbringungskonzept sowie UVP-Bericht).

Die Untersuchungsräume seien in der Planänderungsunterlage UVP-Bericht angepasst worden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat sich durch die umfangreichen Änderungen im Rahmen der 1. Planänderung und die damit verbundenen Anpassungen des Baggergutverbringungskonzepts und des UVP-Berichts die Stellungnahme des StALU erledigt.

### 2.3 Schutzgut Fläche und Boden

Das Schutzgut **Fläche** umfasst seeseitig den Ausbau der Fahrrinne sowie den Bereich der Umlagerungsfläche zuzüglich 200 m und landseitig den Bereich des neu anzulegenden Unterfeuers zuzüglich 100 m. Der seeseitige Untersuchungsraum wird gänzlich von den Wasserflächen der freien Ostsee (z. T. Prorer Wiek) bzw. deren zugehörigem Meeresgrund eingenommen. Der Bereich des landseitigen Untersuchungsraumes ist durch intensiv genutzte Ackerflächen sowie eine aufgelöste Baumhecke geprägt. Durch das geplante Vorhaben entstehen landseitig im Bereich des neu zu errichtenden Unterfeuers anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen von ca. 180m<sup>2</sup>, welche keine zusätzlichen baubedingten Inanspruchnahmen darstellen. Zwar erfolgt diese Inanspruchnahme dauerhaft, jedoch ist durch die geringe Neuinanspruchnahme von Fläche und Nutzungsänderung nur von einer geringen Auswirkung auszugehen.

Auch für den seeseitigen Bereich der Umlagerungsfläche ergeben sich ausschließlich anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen von ca. 2,79 km<sup>2</sup>. Auch hier erfolgt die Neuinanspruchnahme von Fläche mit Nutzungsänderung (unregelmäßige Beanspruchung), dauerhaft, jedoch auf Grund der Größe und Intensität kann auch hier von einer geringen (bis mittleren) Auswirkung ausgegangen werden (vgl. UVP-Bericht S. 33).

Der Untersuchungsraum zum Schutzgut **Boden** umfasst seeseitig das Vorhabengebiet (Ausbau Fahrrinne, Bereich Umlagerung) zuzüglich 200 m sowie landseitig den Bereich des neu anzulegenden Unterfeuers zuzüglich 100 m.

Für die Bestand- und Empfindlichkeitsbewertung wird auf den UVP-Bericht S. 33 ff. verwiesen.

Für das Schutzgut Boden/Sediment sind folgende Auswirkungen maßgeblich:

#### Landseitiger Bereich:

- baubedingte Beeinträchtigung durch Maßnahmen zur Wasserhaltung
- baubedingte Beeinträchtigung durch Schadstoffemission infolge des Baustellenverkehrs/-betriebs, Betriebsmittel und mögliche Unfälle oder Havarien
- anlagebedingte Beeinträchtigung durch Flächenbeanspruchung – Versiegelung, Teilversiegelung

#### Seeseitiger Bereich:

- baubedingte Beeinträchtigung durch Umlagerung von Sediment (potenzielle Freisetzung von Nähr- und Schadstoffen infolge von Sedimentaufwirbelungen, Sedimentüberdeckung)
- baubedingte Beeinträchtigung durch Emission von Schadstoffen infolge des Bauverkehrs
- anlagebedingte Beeinträchtigung durch Sedimententnahme im Zuge der Nassbaggerarbeiten im Ausbaubereich der Fahrrinne, insgesamt ca. 475.565 m<sup>3</sup>
- anlagebedingte Beeinträchtigung durch Veränderung der Seebodenmorphologie (infolge Baggerung und Umlagerung)

- betriebsbedingte Beeinträchtigung durch Sedimententnahme im Zuge potenzieller Unterhaltungsbaggerungen im Bereich der Fahrrinne

Landseitig können während der Gründungsarbeiten zum Bau des Unterfeuers sowie während der Verlegung des Versorgungskabels vom Unterfeuer zum Oberfeuer über einen Kabelgraben temporäre Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich werden. Diese beschränken sich auf die lehmig-sandigen Ackerflächen und im Bereich des Wirtschaftsweges voraussichtlich auf sickerwasserbedingte Zuflüsse in Abhängigkeit von den Witterungsbedingungen sowie gegebenenfalls auftretendes Schichtenwasser und finden nur über einen begrenzten Zeitraum statt. Auf Grund des im Untersuchungsgebiet hauptsächlich vorhandenen lehmig-sandigen Substrates ist eine Veränderung der natürlichen Bodenbildungsprozesse durch die Entnahme von Niederschlags- bzw. Schichtenwasser während der Bauwasserhaltung daher auszuschließen, die Empfindlichkeit gegenüber einer Wasserhaltung ist dementsprechend gering. Die Beeinträchtigung wird als gering eingestuft (vgl. UVP-Bericht S. 41).

Auch kann während der Bauphase die Gefahr von Schadstoffeinträgen als Folge von Unfällen oder Havarien bestehen. Dabei kann es zu einem kurzfristigen Schadstoffeintrag in mittelwertige Böden kommen, der aufgrund der sehr kleinräumigen Ausbreitung und schnellen Behebbarkeit zu vernachlässigen ist. Die Gefahr wird weiterhin als unerheblich angesehen, da innerhalb der Baustelle nur geringe Fahrgeschwindigkeiten erreicht werden sowie biologisch abbaubare Öle und Schmierstoffe zu verwenden sind. Die Beeinträchtigung durch potenzielle Schadstoffeinträge sowie die Staubemissionen durch den normalen Baubetrieb wird als geringfügig gewertet (vgl. UVP-Bericht S. 41).

Weiterhin erfährt mit der Errichtung der Betriebsfläche des neuen Unterfeuers der Boden eine Funktionsbeeinträchtigung aufgrund der entstehenden Voll- und Teilversiegelung von ca. 180 m<sup>2</sup>. Mit der Versiegelung verlieren die Böden ihre Bedeutung für den Landschaftshaushalt (Verlust der Lebensraum-, Regelungs- und Produktionsfunktion). Bezüglich der gesamten umgebenden Ackerfläche stellt die Errichtung des Unterfeuers nur eine kleinräumige Versiegelung/Verlust von Boden dar. Durch die Teilversiegelung werden die Bodenbildungsbedingungen nicht wesentlich verändert und natürliche bodenbildende Prozesse werden sich in diesen Bereichen entsprechend der Überprägung wiedereinstellen. Die Beeinträchtigung wird daher als gering gewertet (vgl. UVP-Bericht S. 41).

Seeseitig kann es während der Sedimententnahme, der damit verbundenen Rückführung des Förderwassers sowie während der Umlagerung sowohl im Umfeld der Nassbaggerarbeiten als auch im Bereich der Umlagerungsfläche zu Sedimentverwirbelungen kommen. Im Zuge dieser ist eine Freisetzung von Nähr- und Schadstoffen möglich und es kann eine Trübungsfahne entstehen.

Die im Bereich der Fahrrinne anstehenden marinen Sande mit Ausnahme des Bereiches Hafeneinfahrt sind durch das Fehlen von feinstkörnigem Material charakterisiert, weshalb die mit dem Förderwasser rückgeführten Sedimente relativ schnell auf den Meeresboden absinken. Das kurze Verweilen innerhalb der Wassersäule minimiert die Freisetzung von Nähr- und Schadstoffen. Daraus resultierend ist die Verbreitung potenziell gelöster Nähr- bzw. Schadstoffe



zeitlich und räumlich stark eingegrenzt. Zudem handelt es sich bei den ausgebaggerten Sanden bezüglich Schadstoffen um weitgehend unbelastetes Material. Zusätzlich werden Stoffeinträge durch den Einsatz von Baggerverfahren mit geringstmöglichen Umweltauswirkungen minimiert (z. B. Laderaumsaugbagger für eine flächige Sedimententnahme). Die Beeinträchtigung durch Stoffeinträge infolge von Sedimentaufwirbelungen wird als gering eingeordnet.

Die Sedimente der Auftragsflächen sind nach Einschätzung bezüglich einer vorhandenen Bodenbildung als Rohböden (v. a. Protopedon – initialer mineralischer Bodenhorizont über Ausgangsgestein und untergeordnet Sapropel - organischer Bodenhorizont) einzuordnen. Diese natürlich gewachsenen Schichtfolgen werden durch das abgetragene Material überlagert. Nach Abschluss der Bauphase ist substratabhängig eine pedologische Entwicklung der neuen Sedimentoberfläche in den Auftragsflächen ähnlich wie vorher im Ausgangszustand anzunehmen, da sich die Umgebungsbedingungen durch die Umlagerung nicht im Wesentlichen verändern. Die Beeinträchtigung des Natürlichkeitsgrades wird daher als mittel angesehen.

Im Zuge der Verbringung in die Auftragsflächen kommt es zu einer dortigen Überlagerung der anstehenden Sedimente. Dabei wird auf Grund der anders gearteten Sedimente, die bei der Baggerung anfallen, im Bereich der Auftragsflächen ein Substratwechsel bzw. eine Vermischung von Substraten stattfinden. Dieser Wechsel hat hinsichtlich der Eignung der Substrate als Habitat für Makrophyten keine Bedeutung, da es sich mit den eingebrachten Sanden und Schluffen nicht um Hartsubstrat handelt. Bezüglich der Lebensraumfunktion findet daher keine Beeinträchtigung statt (vgl. UVP S. 41).

Weiterhin besteht während der Nassbaggerarbeiten die Gefahr von Schadstoffeinträgen durch Emissionen der Baggerfahrzeuge. Dabei ist ein geringer Schadstoffeintrag in die Sedimente über die Wassersäule theoretisch möglich, der jedoch auf Grund der kleinräumigen, temporären Ausbreitung und der geringen zugeführten Menge zu vernachlässigen ist. Die Beeinträchtigung durch Schadstoffeinträge infolge des normalen Baubetriebes ist demzufolge geringfügig bzw. vernachlässigbar (vgl. UVP S. 42).

Durch die Nassbaggerarbeiten werden im Ausbaubereich der Fahrrinne insgesamt etwa 475.000 m<sup>3</sup> mittelwertiges Sediment abgetragen, was einem Verlust entspricht.

Neben dem Sedimentverlust kommt es weiterhin zu einer Störung der natürlich gewachsenen Schichtenfolge. Zudem vermischt sich das abgetragene Material infolge des Baggerverfahrens während seiner Umlagerung. Die Beeinträchtigung des Natürlichkeitsgrades wird als hoch eingestuft (vgl. UVP S. 43).

Die freigelegte neue Sedimentoberfläche besteht aus bis dahin stofflich weitgehend unbelastetem Material. Die zumeist gröberkörnigen Substrate (mittelsandige Feinsande) haben ähnliche Eigenschaften zum Festlegen von Nähr- und Schadstoffen wie das Ausgangssubstrat, so dass unter ansonsten gleichbleibenden Umgebungsbedingungen keine Erhöhung des internen Nähr- bzw. Schadstoffpotenzials zu erwarten ist. Dementsprechend wird die Beeinträchtigung durch Stoffeintrag in die neu freigelegten Sedimente als gering eingeordnet (vgl. UVP S. 43).

Im Zuge der Fahrrinnenanpassung kommt es auf begrenztem Raum zu einer Veränderung der bestehenden Meeresbodenoberfläche. Dabei ist eine Vertiefung bis zu max. 3,43 m geplant (vgl. Erläuterungsbericht S. 16). Es werden die Böschungswinkel zwischen Baggerbereich und natürlichem Meeresgrund flach gehalten. Mit der Erweiterung der Fahrrinne können Ablagerungsprozesse beeinflusst werden. So kann es zu einer verstärkten Akkumulation bzw. schlechteren Zersetzung von organischem Material aufgrund der größeren Tiefen/der schlechteren Sauerstoffverhältnisse kommen. Die Beeinträchtigung der Ablagerungsprozesse wird als gering bis mittel eingeordnet.

Im Bereich der Umlagerungsfläche kommt es zudem zu einer geringen Aufhöhung. Dabei werden sich aufgrund der großen Wassertiefen (> 20 m) kaum Änderungen bezüglich Akkumulation bzw. einer besseren Zersetzung von organischem Material ergeben. Nach Abschluss der Fahrrinneverweiterung und dem Einstellen der Umlagerung von Baggergut kann sich die Meeresbodenmorphologie wieder den natürlichen Umgebungsbedingungen entsprechend (Strömungsverhältnisse und daraus resultierende Sedimentationsprozesse) entwickeln. Die Beeinträchtigung der Ablagerungsprozesse sowie der natürlichen Entwicklung des Reliefs wird als gering eingeordnet (vgl. UVP S. 44).

Im Zuge potenzieller Unterhaltungsbaggerungen muss eine Sedimententnahme im Bereich der Fahrrinne betrachtet werden. Es ist jedoch keine signifikante Sedimentation bekannt. So erfolgte seit Bestehen des Fährhafens noch keine Unterhaltungsbaggerung. Im Falle einer notwendigen Unterhaltungsbaggerung sind die Auswirkungen ähnlich den jetzigen bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen anzusetzen. (vgl. UVP S. 44). Auch wurden Minderungsmaßnahmen durch die TdV vorgeschlagen. Dies beinhaltet die Reduzierung der Boden-/Sedimentbewegungen (Abtrag, Auftrag) auf ein Minimum; die Reduzierung der Flächenversiegelung auf ein Minimum und die Reduzierung der Fahrzeugbewegungen auf ein Minimum. Diese Maßnahmen führen weiterhin zur Verringerung der Auswirkungen und wurden in der Anordnung A.II.4 verbindlich festgesetzt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde können die Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden größtenteils als gering betrachtet werden, teilweise jedoch als mittel bis hoch. Einwendungen und Stellungnahmen zum Thema Fläche und Boden betreffen vorrangig die Bilanzierung und werden dementsprechend in B.III.3. des Planfeststellungsbeschlusses abgearbeitet.

Die Bewertung der Schutzgüter Boden / Sedimente sind in sich schlüssig, stimmig, abgeschlossen und nachvollziehbar.

## 2.4 Schutzgut Wasser

Der Planungsraum für die Fahrrinnenanpassung und die Umlagerungsfläche umfasst ausschließlich Wasserflächen südöstlich und östlich des Fährhafens Mukran. Außerdem wird landseitig, etwa 2,3 km nordwestlich des Hafens, ein Unterfeuerturm errichtet. In diesem Bereich ist ausschließlich der Grundwasserkörper betrachtungsrelevant; Oberflächengewässer sind hier nicht vorhanden.

Zur Bestand- und Empfindlichkeitsbewertung wird auf den UVP-Bericht S. 47 ff. und den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie verwiesen.

Im Zuge des Vorhabens ist die Errichtung eines Unterfeuerturms auf dem Festland vorgesehen und berührt somit den westlich des Küstengewässers ausgegrenzten **Grundwasserkörper** Rügen-Nordost (**WP\_KO\_10\_16**).

Die geplante Anpassung der Fahrrinne sowie die Verbringung des Baggergutes im Bereich der Umlagerungsfläche beeinträchtigen den Grundwasserkörper nicht. Da der Küstenwasserkörper Nord- und Ostrügensche Gewässer (WP\_15) als Entlastungsgebiet fungiert und sich der Wasserstand dieses Gewässers im Zuge der Baumaßnahme nicht ändert, resultieren keine Auswirkungen auf die Grundwasserdynamik und das Grundwasserfließgeschehen (UVP S. 54).

Aus der Errichtung des Unterfeuerturms ergeben sich baubedingt mögliche Beeinträchtigungen durch den Baustellenverkehr sowie die Errichtung des Baufeldes/ der Baugrube/ des Kabelkanals inkl. des notwendigen Bodenaustauschs. Gegebenenfalls wird je nach Witterungsverhältnissen eine Wasserhaltung notwendig. Anlagebedingt folgen potenzielle Wirkungen aus der (Teil-)Versiegelung durch die Errichtung des Fundaments (vgl. Unterlage 7 WRRL-Fachbeitrag, S. 14 ff.). Neben dem Nord- und Ostrügenschen Gewässer fungieren die zwischen Vorhabenstandort des Unterfeuerturms und Überblicksmessstelle Staphel gelegenen Wostevitzer Teiche als zusätzliches, lokales Entlastungsgebiet. Durch dieses Grundwasserfließgeschehen erfolgt kein bzw. nur ein geringer Zustrom aus Richtung des Vorhabenstandortes zur Messstelle. Zudem können mögliche Beeinträchtigungen in Bezug auf den gesamten Grundwasserkörper als vernachlässigbar eingeschätzt werden. Erfassbare Veränderungen an der Messstelle sind, auch aufgrund der Entfernung zur Messstelle nicht zu erwarten. Aus den beschriebenen kleinräumigen und baubedingt überwiegend zeitlich begrenzten Wirkungen ergibt sich kein nennenswertes Beeinträchtigungspotenzial für den Grundwasserkörper (vgl. Unterlage 7 WRRL Fachbeitrag, Kap. 14 ff.). Sie sind daher hinsichtlich des Vorhabens nicht maßgeblich bewertungsrelevant und werden im Folgenden nicht weiter betrachtet.

Für das Schutzgut **Wasser/Oberflächenwasser** kann es im seeseitigen Bereich baubedingt zu Beeinträchtigungen durch die Umlagerung von Sediment zur Erweiterung der Fahrrinne, inkl. Rückführung des Förderwassers kommen. Die resultierende Gewässertrübung beeinträchtigt die Sichttiefe und zudem geht die Sedimentumlagerung mit Nähr- und Schadstofffreisetzung einher, da diese aus dem Sediment (re)mobilisiert werden. Auch kann es durch die Gewässertrübung zu Beeinträchtigungen der Sichttiefe kommen, welche jedoch nur auf die Dauer der Entnahme bzw. der Verbringung beschränkt ist. Auch die Auswirkung der zehrenden Prozesse

auf den Sauerstoffhaushalt ist kurzweilig und räumlich begrenzt; nach Beendigung der Maßnahme wird sich der bislang vorherrschende Zustand wieder einstellen.

Durch die Umlagerung von Sediment entstehende Auswirkungen treten folglich nur punktuell bis kleinräumig und temporär auf. Die Beeinträchtigung des Gewässers (Sichttiefe, Remobilisierung von Nähr- und Schadstoffen, Sauerstoffhaushalt) wird daher als gering eingestuft.

Weiterhin kann es für das Schutzgut **Wasser/Oberflächenwasser** im seeseitigen Bereich zu bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge bei Unfällen/Havarien durch Baustellenverkehr, Schifffahrt und Unterhaltungsbaggerungen kommen. Unfälle/Havarien sind im Rahmen der Bewertung allerdings als Sonderfall anzusehen und gehen bau- und betriebsbedingt nicht über das allgemeine Risiko beim Schiffsverkehr hinaus und somit können daraus resultierende Beeinträchtigungen als gering angesehen werden.

Die ermittelten Wirkfaktoren und deren potenzielle Wirkungen weisen nach Prüfung der Unterlagen durch die Planfeststellungsbehörde keine Auswirkungen auf, die Nachteile auf das Schutzgut Wasser/ Oberflächenwasser erwarten lassen. Beeinträchtigungen treten kleinräumig und temporär im unmittelbaren Umfeld der Baggerungen sowie der Baggergutverbrünnung auf. Durch das Vorhaben resultierende nachhaltige, relevante Folgen sind nicht zu erwarten. Projektbezogen wurden ausreichende Minderungsmaßnahmen (s. UVP-Bericht S.120) entwickelt, welche die ermittelten Wirkfaktoren und deren Wirkungen zwar nicht verhindern, aber die aus dem Eingriff resultierenden, potenziellen Wirkungen reduzieren.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde können die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser somit als gering betrachtet werden.

Zu dem Thema Schutzgut Wasser Oberflächenwasser/Grundwasser ist folgende Stellungnahme eingegangen:

**(E019) Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG)**

Die Ausführungen im UVP-Bericht zum Schutzgut Wasser Oberflächenwasser/Grundwasser) würden unter Abgabe nachfolgender Hinweise als ausreichend erachtet werden:

Der Vollständigkeit halber wäre beim Schutzgut Wasser ein Verweis auf die Unterlage 1 (Technischer Erläuterungsbericht) sinnvoll, dem die entsprechenden Angaben zu den hydrologischen Verhältnissen zu entnehmen seien (Kap. 2.1 Wasserstände, Wellenschlag, Eisgang und Wetterdaten). Vgl. diesbezüglich Darstellungen in der Scoping-Unterlage, Erweiterung der seeseitigen Zufahrt Hafen Mukran, Vorlage zum Scoping-Termin gemäß § 15 UVPG, 06.05.2019, S. 31, Tabelle 12: Wasser, Untersuchungsinhalte, Oberflächengewässer (Wasserbeschaffenheit, Stoffhaushalt, Morphologie; Hydrodynamik).

**Zu der und Stellungnahmen ist wie folgt auszuführen:**

Die TdV hat im Rahmen der 1. Planänderung die Stellungnahme des LUNG in der Planänderungsunterlage zum UVP-Bericht berücksichtigt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat sich die Stellungnahme des LUNG damit erledigt. Die Bewertung des Schutzgutes Wasser ist in sich schlüssig, stimmig, abgeschlossen und nachvollziehbar.

## 2.5 Schutzgut Klima

Der Untersuchungsraum zum Schutzgut Klima/Luft umfasst den Vorhabenbereich zzgl. eines 50 m breiten Pufferstreifens (UVP S. 59).

Zur Datengrundlage und Methodik, sowie zur Bestands- und Empfindlichkeitsbewertung und zur vertieften Darstellung wird auf den UVP-Bericht S. 59 ff. verwiesen.

Die großräumigen klimatischen Verhältnisse (Makro- und Mesoklima) werden von globalen und regionalen Verhältnissen bestimmt. Vorhaben, wie das hier betrachtete Projekt, können lediglich Wirkungen im lokal- bzw. kleinklimatischen Maßstab verursachen.

Für das Schutzgut Klima können sich land- und seeseitig baubedingte Beeinträchtigungen durch Emissionen von Luftschadstoffen durch Baggerfahrzeuge, Schutentransporte, Baumaschinen und Baufahrzeuge ergeben. Eine potenzielle Beeinträchtigung von Flächen mit klimameliorativer Wirkung durch Schadstoffeintrag zieht die Veränderung der Luftqualität (erhöhte lufthygienische Belastung) nach sich.

Emissionen durch landseitige Transporte und Bautätigkeiten entstehen dabei nur in sehr geringem Maße, infolge der Errichtung des Unterfeuers und der Montage des Oberfeuers. Die durch landseitige Bautätigkeiten verursachten Schadstoffemissionen wirken nur kurzzeitig und kleinräumig. Sie werden als vernachlässigbar eingeschätzt und daher nicht weiter betrachtet.

Die Baggerarbeiten sowie der teilweise Transport des Baggermaterials mittels Klappschuten zu der Umlagerungsfläche erfolgen in einem Zeitfenster von ca. 20 Wochen, so dass die damit verbundenen Emissionen nur kurzzeitig wirken. Während die durch das Baggerschiff verursachten Emissionen kleinräumig wirken, kommt es durch den teilweisen Transport der Baggermassen zu der Ablagerungsfläche zu einer großräumigen Wirkung. Für beide Vorgänge (Baggerung und Transport) ist aber von einer großräumigen Verdriftung der emittierten Schadstoffe auszugehen. Die durch diese Bautätigkeiten verursachten Schadstoffemissionen wirken über einen längeren Zeitraum, sind aber kleinräumig begrenzt. Auch die bei diesen Bautätigkeiten emittierten Schadstoffe werden aufgrund der windoffenen Lage der Emissionsbereiche großräumig verdriftet. Die Auswirkungen können deshalb als gering angesehen werden.

Weiterhin kann es landseitig anlagenbedingt zu Beeinträchtigungen durch Flächeninanspruchnahme durch die Errichtung der Tagesrichtfeueranlage kommen. Dabei kommt es zu einer Umwandlung von Ackerflächen in versiegelte Landflächen. Die bisherigen Agrarflächen weisen eine geringe Bedeutung hinsichtlich der kleinklimatischen Verhältnisse im Vorhabenumfeld auf.

Der neu entstehende Standort des Unterfeuers wird im Bereich des Mastes vollversiegelt und die restliche Fläche wird teilversiegelt. Dieser Bereich stellt somit in Zukunft einen klimatischen Belastungsraum dar. Vorhabenbedingt führt es somit zu einem dauerhaften Verlust von ca. 180 m<sup>2</sup> klimameliorativer Ackerflächen. Die Auswirkungen sind aufgrund der relativ geringen Flächeninanspruchnahme als gering einzustufen.

Die bisherigen Wasserflächen werden auch in Zukunft unversiegelt bleiben und behalten somit ihre klimarelevanten Ausgleichsfunktionen.

Seeseitig ist zudem mit betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Emissionen von Luftschadstoffen durch verändertes Verkehrsaufkommen, Umschlagstätigkeiten und erhöhten Umfang der Unterhaltungsbaggerungen zu rechnen. Mit der Realisierung des Vorhabens geht geringe Veränderung des Verkehrs einher. Während das jährliche Verkehrsaufkommen bisher durchschnittliche 836 Schiffsanläufe in den Hafen Mukran vorsehen hat, wird sich die zukünftige Anzahl auf durchschnittliche rechnerische 819 Schiffsanläufe reduzieren. Dies wird durch den Einsatz größerer Schiffstypen realisiert. Der gesamte Schiffsverkehr wird um ca. 2% abnehmen und somit eine geringe Reduktion des Emissionsvolumens zur Folge haben (vgl. Erläuterungsbericht S. 21).

Vorhabenbedingt wird es zu regelmäßigen Unterhaltungsbaggerungen kommen. Diese Beeinträchtigungen erfolgen kleinräumig und da sie nur wenige Wochen umfassen sind sie als kurzzeitig zu bewerten. Auch bei diesen Bautätigkeiten ist eine großräumige Verdriftung der emittierten Luftschadstoffe zu erwarten. Die Auswirkungen werden daher ebenfalls als gering eingeschätzt.

Die Anforderungen des Bundesklimaschutzgesetzes werden durch das Vorhaben erfüllt. Die Umsetzung von § 13 des Gesetzes (Berücksichtigungsgebot) wird aufgrund der Geringfügigkeit der vorhabenbedingten Auswirkungen sowie der Positivwirkungen durch die Verringerung der Anzahl der Schiffsanläufe nicht gefährdet.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde können die Auswirkungen auf das Schutzgut Klima als gering betrachtet werden. Hinsichtlich der betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Emissionen von Luftschadstoffen durch ein geringeres Verkehrsaufkommen kommt es sogar zu Positivwirkungen.

Zu dem Thema Klima ist folgende Stellungnahme eingegangen:

**(E019) Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG)**

Für das Schutzgut Klima seien dem Erläuterungsbericht ebenfalls genauere Angaben zu entnehmen. Das LUNG weise darauf hin, dass der Absatz Klimawandel und Klimaschutz zweimal im UVP-Bericht erscheine (S. 61 und 63).

Keine Aussagen seien zum perspektivischen Meeresspiegelanstieg seitens der Gutachter erfolgt. Weitere Sachverhalte, die im UVP-Bericht nicht erwähnt wurden, seien die nachrichtlichen Überflutungsgebiete (siehe Anlage 1, Link: <https://www.umweltkarten.mv-regierung.de/atlas/script/index.php?nutzer=p3HWRMRL>) und das zugrundeliegende Bemessungshochwasser (BHW). Es handele sich um kein Hochwasserrisikogebiet im Sinne der HWRM-RL (Richtlinie 2007/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken (ABl. EG Nr. L 288 S. 27)) bzw. § 73 WHG (Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3901)).

**Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Die TdV hat im Rahmen der 1. Planänderung die Stellungnahme des LUNG in der Planänderungsunterlage zum UVP-Bericht berücksichtigt. Darüber hinaus wurde ein Absatz zur Verträglichkeit des Vorhabens mit den Zielen des Bundes Klimaschutzgesetzes ergänzt, vgl. S. 67 UVP. Zudem wurden aufgezeigt, dass das Vorhaben nicht anfällig gegenüber dem zu erwartenden Anstieg des Meeresspiegels ist (vgl. UVP S. 113) und es wurden Aussagen zum Überflutungsgebieten gemacht (s. UVP S. 51, 53).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat sich die Stellungnahme des LUNG damit erledigt. Die Bewertung des Schutzgutes Wasser ist in sich schlüssig, stimmig, abgeschlossen und nachvollziehbar.



## **2.6 Schutzgut Luft**

Der Untersuchungsraum zum Schutzgut Luft umfasst den Vorhabenbereich zzgl. eines 50 m breiten Pufferstreifens (UVP. S. 67).

Die Schutzgüter Klima und Luft hängen eng miteinander zusammen. Da die erfassten Klimatopgefüge z.T. auch eine lufthygienische Bedeutung haben, wurde dieser Aspekt bereits in B.III betrachtet. Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich daher hauptsächlich auf den Aspekt Luftgüte.

Zur Datengrundlage und Methodik der Bestandserfassung und Bestands- und Empfindlichkeitsbewertung wird auf den UVP-Bericht S. 68 verwiesen.

Für das Schutzgut Luft sind land- und seeseitig baubedingte Beeinträchtigungen der Luft und Luftgüte durch Emissionen von Luftschadstoffen durch Baggerfahrzeuge, Schutentransport, Baumaschinen und Baufahrzeuge möglich. Dabei kann es zu einer lokalen Beeinträchtigung der Luftqualität während der Bauphase kommen. Die Emissionen durch die Baufahrzeuge wirken jedoch kurzzeitig und kleinräumig, Beeinträchtigungen können durch zügige Bauabläufe vermindert werden. Zusätzlich ordnet sich das Vorhabengebiet in einem gut durchlüfteten Raum ein. Die Auswirkungen werden als vernachlässigbar eingeschätzt und daher nicht weiter betrachtet.

Weiterhin kann es zu betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Luft/ Luftgüte durch Emissionen von Luftschadstoffen infolge eines veränderten Verkehrsaufkommen, Umschlagstätigkeiten und erhöhten Umfang der Unterhaltungsbaggerungen kommen. Das unter B.III. dazu gesagte gilt hier ebenfalls, weshalb die Auswirkungen daher ebenfalls als gering eingeschätzt werden.

Einwendungen und Stellungnahmen zum Schutzgut Luft sind nicht eingegangen.

Die Bewertung des Schutzgutes Luft ist in sich schlüssig, stimmig, abgeschlossen und nachvollziehbar. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde können die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft als gering betrachtet werden.

## **2.7 Schutzgut Landschaft**

Der Untersuchungsraum zum Schutzgut Landschaft umfasst den Vorhabenbereich (Fahrrinne) zzgl. eines Puffers von 200 m (seeseitig) sowie den gesamten bis zur Uferzone reichenden Bereich (vgl. UVP-Bericht S. 11 ff.).

Das Landschaftsbild innerhalb des Untersuchungsraumes wird seeseitig durch die Wasserflächen der Ostsee und die an den Untersuchungsraum angrenzenden baulichen Anlagen des Hafens geprägt. Die hafennahen Wasserflächen stellen einen stark anthropogen geprägten Ausschnitt des ansonsten natürlich geprägten Landschaftsbildraums der Ostsee dar. Sie werden durch den Schiffsverkehr und die unmittelbar angrenzenden Hafenanlagen mit gewerblichen und industriellen Bauten sowie den Hafenbetrieb geprägt und dominiert.

Die landseitigen Flächen sind durch große Ackerflächen mit weitreichenden Sichtbeziehungen von der Siedlung Dubnitz in Richtung Hafen/Ostsee sowie Boddengewässer geprägt. Sie sind Teil des Landschaftsbildraums „Ackerlandschaft um Sagard“ gemäß LABL. In diesem Bereich existieren reliefbedingt weitreichende Sichtbeziehungen zu den Wasserflächen der Ostsee und der Boddengewässer.

Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft sind im Zusammenhang mit dem Vorhaben potenziell möglich. Dabei kann es zu baubedingten visuellen Beeinträchtigungen durch die Anwesenheit von Bau- und Baggerfahrzeugen und deren Lichtemissionen; sowie land- als auch seeseitig kommen. Auf Grund der kurzen Bauzeit, der Kleinflächigkeit an Land und des sowieso schon stattfindenden Schiffsverkehrs kann die Auswirkung als gering bewertet werden.

Weiterhin ist landseitig von visuellen Beeinträchtigungen durch den Neubau des Unterfeuers auszugehen. Durch die geringe Höhe von 8 m und die Tatsache, dass die (eigentlich betriebsbedingte) Auswirkung durch die Befeuerng eine für den Küstenbereich typische Ausprägung darstellt, kann die Auswirkung ebenfalls als gering eingestuft werden.

Auch muss seeseitig mit betriebsbedingten visuellen Beeinträchtigungen durch die Zunahme/Veränderung des Güterumschlags und des Schiffsverkehrs sowie Unterhaltungsbaggerungen gerechnet werden. Jedoch sind die Veränderungen des Schiffsverkehrs im Gesamtkontext des Hafens als gering zu bewerten und die zukünftig voraussichtlich alle zwei Jahre erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen sind örtlich und zeitlich sehr begrenzt. Folglich kann auch diese Auswirkung als gering betrachtet werden.

Einwendungen und Stellungnahmen zum Schutzgut Landschaft sind nicht eingegangen.

Die Bewertung des Schutzgutes Landschaft ist in sich schlüssig, stimmig, abgeschlossen und nachvollziehbar. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde können die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft als gering betrachtet werden.

## **2.8 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter**

Zu dem Themenbereich Denkmalschutz ist folgende Stellungnahme eingegangen:

### **(E024) Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern**

Es wurde eingewandt, dass die Umweltverträglichkeitsstudie eine qualifizierte Aussage über die Auswirkungen des Vorhabens auf die Bodendenkmale im Untersuchungsraum ermöglichen müsse. Die bisher seeseitig im Bereich der geplanten Fahrrinnenerweiterung und auf der Umlagerungsfläche durchgeführten Untersuchungen würden diesem Anspruch nicht gerecht werden.

Im Vorhabengebiet sei das Vorhandensein von Bodendenkmalen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten. Das betreffe insbesondere frühgeschichtliche bis neuzeitliche Schiffswracks sowie Zeugnisse militärischer Aktivitäten.

Die Wahrscheinlichkeit für das Vorhandensein von Schiffswracks ergebe sich insbesondere daraus, dass im Seegebiet vor Mukran 1565 eine Seeschlacht stattfand, in deren Verlauf mehrere Fahrzeuge eines dänisch-lübschen Kontingents von einer schwedischen Flotte versenkt wurden. Erst eines dieser Wracks sei bislang aufgefunden worden; es liegt in unmittelbarer Nähe des heutigen Fährhafens. Die anderen 1565 versenkten Schiffe konnten noch nicht lokalisiert werden.

Darüber hinaus gelte die Wahrscheinlichkeit für das Vorhandensein von Schiffswracks allgemein für die Gewässer der Ostsee. Insbesondere die küstennahen Gewässer seien mindestens seit der Frühgeschichte intensiv befahren worden. Verluste von Schiffen und Ladungen waren jahrhundertlang an der Tagesordnung. Im Zusammenhang mit kriegerischen Ereignissen seien außer Schiffs- auch Flugzeugwracks und anderes militärisches Gerät auf den Grund der Ostsee gelangt.

Es wird angeregt, in bisher nicht ausgebaggerten Bereichen der geplanten Fahrrinnenerweiterung und im Bereich der Umlagerungsfläche eine fachgerechte archäologische Auswertung der erhobenen oder zu erhebenden geophysikalischen Daten durchzuführen. Weiterhin wird dargelegt, dass ein Verfahrensablauf für den Umgang mit Zufallsfunden während der Baumaßnahme umgegangen werden soll.

#### **Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Die TdV verweist auf die vorausgegangenen Möglichkeiten der Beteiligung des LAKD am Planrechtsverfahren.

Der Stellungnahme des LAKD zum Scopingtermin vom 22. Mai 2019 sei eine Karte der im Vorhabenbereich/-umfeld bekannten Bodendenkmale beigelegt worden. In der Stellungnahme wurde ausgeführt, dass die vorliegenden Informationen zu diesen (in der Karte dargestellten) Bodendenkmalen nicht ausreichend seien und weiter qualifiziert werden müssen. Es sei in dieser Stellungnahme nicht die Ermittlung weiterer Bodendenkmale gefordert worden. Insbesondere seien auch die aktuell ausführlich dargestellten Wahrscheinlichkeiten für das Vorhandensein von Schiffswracks nicht erwähnt worden. Es habe deshalb für die TdV im Rahmen der Bearbeitung des UVP-Berichts ausschließlich das Erfordernis bestanden, die bekannten Bodendenkmale weiter zu verifizieren.

Um Auswirkungen auf potenziell vorkommende Bodendenkmale (resp. Schiffswracks) zu vermeiden, sagt die TdV zu, dass beim Auffinden von Wracks, Wrackteilen oder Hinweisen auf diese, die Bautätigkeit zur Fahrrinnenerweiterung sofort zu stoppen sei, dass LAKD informiert werde und gemeinsam die weitere Vorgehensweise abgestimmt werde (archäologische Prospektion, ggf. Bergung von kulturhistorisch bedeutsamen Fundobjekten).

Im Erörterungstermin hat die TdV darüber hinaus zugesagt, sich mit dem LAKD auszutauschen und ein Prozedere zu erarbeiten, wie vorhandene, unbekannte Bodendenkmale gesichert werden können (siehe Anordnung A.II 1.3).

Die Stellungnahme des Landesamts für Kultur und Denkmalpflege MV wurde im Erörterungstermin zwischen der TdV und dem Landesamt besprochen. Das weitere Vorgehen werde bilateral abgestimmt und es erfolge ein kontinuierlicher Informationsaustausch.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann durch die Zusage der TdV der Stellungnahme des LAKD weitestgehend entsprochen werden. Um dies zu gewährleisten, wird in Anordnung A.II.1.3 einem Vertreter des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern die Möglichkeit der Teilnahme der Bauanlaufbesprechung gegeben, um eine archäologische Einweisung und Informationen zu möglichen archäologischen Zufallsfunden vorzutragen. Auch ist einem Vertreter des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern die Möglichkeit der Teilnahme an Besprechungen über Sondierung- und Räumungsmaßnahmen zu geben, um eine möglichst frühzeitige Beteiligung zu gewährleisten. Weiterhin wird die TdV verpflichtet, eine Verfahrensanweisung für den Umgang mit zufälligen Funden zu erstellen und dem Auftragnehmer, dem Nassbaggerunternehmen, zu übergeben. Das Auffinden von Objekten muss dann unverzüglich dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern und der Planfeststellungsbehörde gemeldet werden. Auch wird angeordnet, dass zwischen der TdV und dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern ein kontinuierlicher Informationsaustausch zu erfolgen hat.

Zwar können nicht alle Beeinträchtigungen des Schutzgutes ganz ausgeschlossen werden, jedoch erscheinen auf Grund der Zusagen und Anordnungen die Auswirkungen als so gering, dass die Belange der Kultur in angemessener Weise berücksichtigt wurden; insbesondere da keine bekannten Fundstellen im Untersuchungsgebiet vorlagen.

## **2.9 Wechselwirkungen**

Die Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens erstreckt sich gemäß § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG auch auf die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Unter Wechselwirkungen im Sinne des UVP-Gesetzes lassen sich erhebliche Auswirkungsverlagerungen und Sekundärauswirkungen zwischen verschiedenen Umweltmedien und innerhalb dieser verstehen, die sich gegenseitig in ihrer Wirkung addieren, verstärken, potenzieren, aber auch vermindern bzw. sogar aufheben können.

Die Bestimmung von Wechselwirkungen umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens sowohl auf die Schutzgüter Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter als auch die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die konkreten Wechselwirkungen werden in der schutzgutbezogenen Bewertung der Auswirkungen betrachtet. Darüber hinaus gehende Wechselwirkungen sind nicht gegeben (LBP S. 110). Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

## **2.10 Kumulative Wirkungen**

Zu den kumulativen Wirkungen ist folgende Stellungnahmen eingegangen:

### **(E022) Stellungnahme des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt (StALU)**

In der Umweltverträglichkeitsstudie zum Planfeststellungsverfahren werde als Projekt mit möglicherweise kumulativen Effekten die Ertüchtigung des Liegeplatzes 03a im Fährhafen Mukran (voraussichtliche Fertigstellung im September 2022) aufgeführt (vgl. UVP-Bericht S.117). Darüber hinaus bedürfen folgende Vorhaben der Berücksichtigung in diesem Zusammenhang:

- Bornholm Subseacables
- Seekabelverlegungen von 50Hertz Transmission GmbH

#### **Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Die Ertüchtigung des Liegeplatzes 03a im Fährhafen Mukran wurde am 16.06.2023 abgeschlossen. Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens werden auf Grund des Vorhabencharakters fast ausschließlich bauzeitlicher, temporärer Natur sein (LBP S. 118). Da es zu keiner bauzeitlichen Überschneidung der Vorhaben kommen wird, werden kumulative Wirkungen mit der Ertüchtigung des Liegeplatzes 03a vermieden.

Nach einer ergänzenden E-Mail des StALU VP vom 08.08.2022 sei das Vorhaben „Bornholm Subsea Cables“ nicht geeignet, kumulative erhebliche Beeinträchtigungen hervorzurufen und muss daher nicht berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der weiterhin genannten Seekabelverlegungen der 50Hertz Transmission GmbH wurde eine Datenabfrage die 50 Hz Transmission GmbH gestellt. Nach Aussage von 50Hertz vom 23.08.2022 werde das durch 50Hertz noch zu führende Genehmigungsverfahren zum Projekt „Ostwind 3“ das hier betrachtete Vorhaben des Ausbaus des Hafens Mukran entsprechend berücksichtigt. Andere, durch das Vorhaben zum Hafenausbau kumulativ zu berücksichtigende Planungen lägen danach bei 50Hertz nicht vor.

Die bereits in der Pommerschen Bucht vorhandenen Seekabel von 50Hertz stellen Bestandsleitungen dar. Somit seien keine über die in der Planfeststellungsunterlage dargestellten kumulativen Wirkungen hinausgehenden Vorhaben oder Wirkungen zu berücksichtigen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mussten deshalb weitere Vorhaben nicht hinsichtlich kumulativer Wirkungen betrachtet werden.

### 3. Vereinbarkeit mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

Mit der Erweiterung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Mukran sind Eingriffe in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i. V. m. § 12 Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (NatSchAG M-V) verbunden. Gem. § 13 BNatSchG sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 15 BNatSchG).

Unter Eingriff in Natur und Landschaft sind gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, zu verstehen. Beeinträchtigungen sind gem. § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen.

Die TdV hat mit der „Unterlage 04 – Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)“ einen landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vorgelegt, in welchem die Vorgaben der §§ 13 ff BNatSchG für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Mukran geprüft wurden. Der LBP ist nach Hinweisen im Anhörungsverfahren durch die „Unterlage 04 – Planänderungsunterlage LBP“ geändert worden.

Im LBP wurden zunächst die biotischen und abiotischen Gegebenheiten sowie die Qualität des Landschaftsbilds erfasst und bewertet. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen der marinen und terrestrischen Biotoptypen durch das Vorhaben wurden dabei ermittelt. Da im Rahmen der Eingriffsregelung die Auswirkungen auf die Natur zu minimieren sind (Ausschluss vermeidbarer Umweltwirkungen), werden im LBP sodann die Maßnahmen zur Verminderung und Vermeidung von Auswirkungen aufgeführt (S. 18 f. LBP).

Ggf. schützenswerte Biotope gilt es zu sichern und entsprechende Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen für unvermeidbare Eingriffe festzulegen. Sodann erfolgt eine Bewertung der verbleibenden Auswirkungen und Ermittlung des Kompensationsbedarfs (S. 29). Es wird im LBP von einem multifunktionalen Kompensationsbedarf seeseitig von 1.166.154 m<sup>2</sup> EFÄ und landseitig von 227 m<sup>2</sup> EFÄ ausgegangen. Der landseitige Kompensationsbedarf für die Errichtung des Unterfeuers ist nachvollziehbar auf S. 29 f. des LBP dargestellt und wurde im Anhörungsverfahren nicht beanstandet.

Der seeseitige Kompensationsbedarf errechnet sich gem. Tabelle 13 (S. 29 des LBP) anhand unterschiedlicher Vorhabenswirkungen bezogen auf die betroffenen Biotoptypen und war auch nach der Planänderung Gegenstand weiterer Diskussionen mit dem StALU (Vorpommern) einschließlich einer ergänzenden Erörterung, wobei auch dort keine Einigung erzielt werden konnte. Mit Schreiben vom 25. Juli 2023 hat die TdV mitgeteilt, die Forderungen des StALU trotz in Teilen weiterhin anderer Sichtweise im Sinne des Projektfortgangs anzuerkennen. Die

Planfeststellungsbehörde kann sich somit der Auffassung des StALU als Fachbehörde anschließen, ohne über den verbliebenen Streitstand abschließend entscheiden zu müssen. Der Kompensationsumfang ist in jedem Fall höher als bei den Ansätzen der TdV, was nicht bedeutet, dass auch deren Ansätze rechtlich bereits auskömmlich gewesen wären, worauf es aber wegen des Anerkenntnisses nicht ankommt. Nachfolgend werden die einzelnen Vorhabenswirkungen dargestellt. Zur besseren Nachvollziehbarkeit der folgenden Ausführungen ist nachstehend Tabelle 13 des LBP als Ausgangsbasis abgedruckt.

**Tabelle 13: Ermittlung des Eingriffsflächenäquivalents für Biotopverluste und Biotopbeeinträchtigungen**

betroffener Biotoptyp	Fläche [m²]	Biotopwert	Lage- bzw. Wirkfaktor	Eingriffsflächenäquivalent [m² EFÄ]
<b>Nassbaggerung - Abtrag</b>				569.813
OAF/OMF	248.900	4	0,2	49.780
NOF	26.700	1,5	0,75	30.038
NOS	239.900	3	0,75	539.775
<b>Nassbaggerung - Sedimentation im Umfeld</b>				11.505
OAF/OMF	2.600	4	0,1	260
NOF	9.700	1,5	0,1	1.455
NOS	33.500	3	0,1	10.050
<b>Umlagerung - Auftrag</b>				574.591
NOT (ohne Substratw echsel; einmalig)	207.212	3	0,2	124.327
NOT (ohne Substratw echsel; zw einmalig)	16.088	3	0,4	19.306
NOT (mit Substratw echsel; einmalig)	310.868	3	0,4	373.042
NOT (mit Substratw echsel; zw einmalig)	24.132	3	0,8	57.917
<b>Umlagerung - Sedimentation im Umfeld</b>				10.245
NOT	34.150	3	0,1	10.245
<b>Summe :</b>				<b>1.166.154</b>

Tabelle 2: Ermittlung des Eingriffsflächenäquivalents für Biotopverluste und Biotopbeeinträchtigungen. LBP, S. 29

Die naturschutzfachlich erforderliche Kompensation erfolgt im Rahmen der Beteiligung an der Ökokontomaßnahme „Entwicklung von Salzgrasland auf der Insel Görnitz“. Sofern ein Mehrbedarf an Kompensation besteht, der nicht durch dieses Ökokonto gedeckt werden kann, muss in Absprache mit der Planfeststellungsbehörde eine ebenfalls geeignete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme gefunden werden, welche sich im betroffenen Naturraum „Ostseeküste“ befindet. Nur sofern nachweislich keine geeignete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme zur Verfügung steht, kann eine Ersatzgeldzahlung in Betracht gezogen werden.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu der Einschätzung, dass die für das Vorhaben notwendigen Eingriffe unvermeidbar sind und es auch keine Alternativen mit geringerem Eingriff gibt, um die gewünschten größeren bzw. tiefer abgeladenen Schiffe in den Hafen zu bringen.

Artenschutzrechtliche Schutzmaßnahmen (CEF oder FCS) oder Kohärenzmaßnahmen im Sinne der FFH-Richtlinie sind nicht erforderlich. Es wird insoweit auf die entsprechenden Kapitel dieses Beschlusses und die Planunterlagen verwiesen.

### **3.1 Eingriffsbilanzierung und Kompensationsbedarf**

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bundeskompensationsverordnung (BKompV) nicht anzuwenden war, da die Einleitung des Verfahrens zur Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen nach UVPG vor dem 3. Juni 2020 erfolgt ist, so dass die Übergangsvorschrift des § 17 Abs. 1 Nr. 2b BKompV greift, unabhängig von der Frage, ob die BKompV im Grundsatz Anwendung findet, wenn ein Vorhaben nach dem WaStrG nicht durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ausgeführt wird. Die BKompV findet demnach keine Anwendung.

Die geplante Maßnahme stellt hauptsächlich eine wesentliche Umgestaltung der Bundeswasserstraße Ostsee dar, die insoweit auf etwaige erhebliche Beeinträchtigungen entsprechend der Eingriffsregelung zu untersuchen war. Untergeordneter Vorhabenbestandteil ist die Errichtung eines Unterfeuers zur nautischen Navigation. Die Aufzählung in § 12 NatSchAG M-V ist insoweit nicht abschließend, sondern legt nur für Mecklenburg-Vorpommern fest, bei welchen Vorhaben insbesondere von einem Eingriff auszugehen ist. Die methodische Vorgehensweise des LBP basiert grundsätzlich auf den Hinweisen zur Eingriffsregelung für den marinen Bereich (HzE marin; LUNG 2017A) sowie für den terrestrischen Bereich (HzE; LUNG 2018). Entscheidend ist, im Einzelfall im Sinne der Eingriffsregelung des BNatSchG fachlich nachvollziehbar darzulegen, ob erhebliche Beeinträchtigungen vorliegen, die zu kompensieren sind. Relevant ist folglich im Zweifel eine fachlich begründete und nachvollziehbare Abarbeitung.

Die Berechnung des Eingriffsflächenäquivalents (EFÄ) erfolgt unter Berücksichtigung der Fläche des betroffenen Biotoptyps, dem Biotopwert und dem Wirkfaktor für den Biotoptyp.

#### **3.1.1 Errichtung des Richtfeuers**

Bestandteil des Vorhabens im terrestrischen Bereich ist die Errichtung einer neuen Tagesrichtfeueranlage.

Das Oberfeuer wird an einem vorhandenen Telekommunikationsmast montiert, das Unterfeuer wird in ca. 551 m Entfernung errichtet. Für die Errichtung und den Betrieb des Unterfeuers wird eine Fläche von ca. 180 m<sup>2</sup> dauerhaft befestigt. Eine Vollversiegelung (Beton oder Pflaster) erfolgt nur am zu errichtenden Mast auf ca. 36 m<sup>2</sup>. Die restliche Fläche von ca. 144 m<sup>2</sup> wird teilversiegelt (geschottert).

Der Verursacher eines Eingriffs ist gemäß § 15 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Neben den zu verwendeten Geräten (LBP, S.18) ist das Baufeld aus Gründen des Brutvogelschutzes im Zeitraum vom 01. Oktober bis Ende Februar freizumachen.



Für die unvermeidlichen erheblichen Beeinträchtigungen erfolgt die Ermittlung des landseitigen Kompensationsbedarfs nach HzE (LMU 2018). Dabei wird durch den dauerhaften Verlust terrestrischer Biotopfunktionen durch Überbauung und Versiegelung für das Unterfeuer von einem multifunktionalen Kompensationsbedarf landseitig von 227 m<sup>2</sup> EFÄ ausgegangen. Stellungnahmen oder Einwendungen sind dazu nicht eingegangen.

### **3.1.2 Nassbaggerarbeiten - Abtrag**

Primärer Bestandteil des Vorhabens ist die Herstellung einer Hafenzufahrt auf Länge von 2.077 m auf die Tiefe von -15,00 m NHN. Die Breite der Fahrinnensohle wird 120 m betragen. Die Unterwasserböschungen werden mit einer Neigung von 1:3 für das gesamte Fahrwasser vorgesehen. Insgesamt fallen bei den Nassbaggerarbeiten der dieser Zufahrt ca. 475.000 m<sup>3</sup> Baggergut an, die sich auf die Korngrößen Mergel mit ca. 114.000 m<sup>3</sup>, Sand mit ca. 252.000 m<sup>3</sup> und schluffiges Material mit ca. 109.000 m<sup>3</sup> verteilen (LBP S. 4).

Zunächst ging die TdV von einer Vertiefung einer bereits vorhandenen Fahrrinne (Biotoptyp OAF/OMF) aus, da diese als Schifffahrtsweg bereits genutzt wurde. In der Stellungnahme E022 des StALUs wurde dargelegt, dass dieser Biotoptyp OMF nicht vorhanden sei, da keine direkte Fahrrinne vorhanden sei und diese auch nicht aus den Seekarten entnommen werden könne. Stattdessen seien diese Flächen den Biototypen NOS und NOF zuzuordnen. Dementsprechend erfolge eine Beseitigung der Biototypen NOF und NOS und der relevante Bereich sei erst künftig mit OMF anzusprechen. Bei einer Beseitigung der Biototypen berechne sich das EFÄ nach HzE marin Ziffer 5.4, weshalb die Bilanzierung angepasst werden müsse.

Die TdV ersetzte daraufhin im Rahmen der 1. Planänderung den Biotoptyp von OAF/OMF zu NOS/NOF und änderte die Bilanzierung (LBP. S. 29) unter Berücksichtigung der HzE marin Ziffer 5.3, da nach Ansicht der TdV Vorbelastungen der bereits stattfindenden Schifffahrt als Lagefaktor berücksichtigungsfähig seien.

Somit ergibt sich eine betroffene Fläche von 26.700m<sup>2</sup> NOF und 239.900m<sup>2</sup> NOS mit einem Lage- bzw. Wirkfaktor vom 0,75 (LBP S.29).

Zu Nassbaggerarbeiten Abtrag ist folgende Stellungnahmen eingegangen:

#### **(1.PÄ E013) Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt (StALU)**

Der überarbeitete Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) gebe richtigerweise wieder, dass die Nassbaggerarbeiten zum Ausbau einer Fahrrinne im Bereich der Biototypen NOF und NOS beabsichtigt seien und dementsprechend Biotopbeseitigungen erfolgen. Einen Abschlag aufgrund von Vorbelastungen auf den Lagefaktor zu gewähren sei bei der Bilanzierung von Biotopbeseitigungen grundsätzlich möglich, jedoch sei derzeit nicht nachvollziehbar, inwiefern „durch den regelmäßigen Schiffsverkehr und die resultierenden Emissionswirkungen“ (LBP S. 26) Vorbelastungen für die Biototypen NOF (Meeresboden mit Fein- und Mittelsanden) und NOS (Meeresboden mit schluffreichen Feinsanden...) begründet werden könne. Nach den aktuell vorliegenden Informationen sei daher ein Lagefaktor von 1 anzusetzen.

In einem späteren Schreiben (Stellungnahme vom 2. Mai 2023 zum Erörterungstermin vom 27. März 2023) führt das StALU noch aus, dass die Baggerung einer Fahrrinne im Bereich der Hafenzufahrt keine Funktionsbeeinträchtigung von Biotopen darstellt, die über einen Wirkfaktor zu ermitteln sei. Ein Wirkfaktor könne vorliegend nicht angenommen werden.

#### **Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Einschätzung des StALU, den Baggerebereich nicht als technisches Bauwerk Fahrrinne (OMF) mit geringerem Lagefaktor einzuschätzen. Die künftige Fahrrinne wird zwar schon jetzt teilweise von Schiffe als Weg genutzt, ist aber nicht technisch vorgeprägt wie eine gebaggerte und regelmäßig zu unterhaltene Fahrrinne.

Es ist insoweit zutreffend, erst die künftige Fahrrinne als OMF einzustufen. Zwar bleiben wesentliche Lebensraumbedingungen der ursprünglichen Biotoptypen NOS/NOF auch nach der Maßnahme erhalten. „Formell“ erfolgt jedoch eine Biotopänderung.

Die Flächen werden sich auch nach der Baggerung und dem damit verbundenen Biotopwechsel von NOS/NOF (Sandbiotop) zu OMF (Fahrrinne) grundsätzlich regenerieren; die Wiederbesiedlung beginnt direkt nach Beendigung der Baggerarbeiten aus den unmittelbar angrenzenden Lebensräumen. Bei vergleichbaren Projekten wie dem Seekanal Rostock, die auch von der Planfeststellungsbehörde genehmigt wurden, wurde eine Dauer max. 2,5 Jahre angesetzt (vgl. LBP Seekanal Rostock 2019, S. 32f.). Auch die abiotischen Lebensraumbedingungen bleiben bei geringfügig veränderter Wassertiefe erhalten; eine Eingriffsintensität von 1,0, die einem vollständigen dauerhaften Verlust aller vorhanden Biotopfunktionen entsprechen würde, lässt sich daher nicht ableiten. Dies spiegelt sich auch in der vorhabenbedingten Verringerung des Biotopwerts wieder, der nach der Vertiefung immer noch 1 beträgt. Der Eingriff kann somit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eigentlich nicht als Totalverlust bewertet werden, weshalb ein mittlerer Wirkfaktor von etwa 0,75 angemessen wäre. Dies entspricht summenmäßig dem Wert des vorgelegten LBP in der Fassung der 1. Planänderung (siehe obige Tabelle), nur mit abweichender Begründung bzw. Herleitung. Beim Seekanal Rostock wurde lediglich ein Wirkfaktor von 0,5 angesetzt. Da dort jedoch bereits eine technische Fahrrinne vorlag, wäre nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ein Wert der zwischen 1 und 0,5 liegt, durchaus nachvollziehbar.

Daraus würden sich 569.813 m<sup>2</sup> EFÄ ergeben (bei einer Fläche von 26.700 m<sup>2</sup> NOF x Biotopwert 1,5 und NOS 239.900 m<sup>2</sup> x Biotopwert 3,0 multipliziert mit einem Wirkfaktor von 0,75). Wegen des Anerkenntnisses der Auffassung des StALU durch die TdV ist der **Kompensationsbedarf für die Nassbaggerarbeiten – Abtrag** allerdings ohne den reduzierenden Wirkfaktor von 0,75 auf **759.750 m<sup>2</sup> EFÄ** festzusetzen.

#### **3.1.3 Sedimentation im Umfeld**

Sodann werden im LBP die durch die Baggerungen hervorgerufenen Trübungen/ Sedimentationen im Hinblick auf die Ausgleichspflicht in den Blick genommen. Der LBP geht dabei für die

Biotoptypen NOF (auf 9.700 m<sup>2</sup>) und NOS (auf 33.500 m<sup>2</sup>) jeweils von einem geringen Wirkfaktor von 0,1 (wegen des befristeten Eingriffs) aus.

Zur Sedimentation im Umfeld sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

**(E022) Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt (StALU)**

**(1.PÄ E013) Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt (StALU)**

Gutachterlicherseits werde mit Bezug auf die Baggerarbeiten zur Verlegung der Hansa Power Bridge durch 50 Hertz davon ausgegangen, dass durch die Nassbaggerarbeiten lediglich eine Sedimentation von ca. 5-10 m angrenzend an die Entnahme- und Ablagerungsfläche erfolgen wird. Aus Sicht der Fachbehörde für Naturschutz könne in diesem Verfahren nicht unmittelbar auf die Verlegung der Hansa Power Bridge bezuggenommen werden, da hierbei keine Fahrrinne ausgebaggert wurde. Vor allem Umfang und Ausführung der dafür erforderlichen Arbeiten seien nicht pauschal mit der Ausbaggerung einer Fahrrinne gleichzusetzen. Insofern die Vergleichbarkeit der beiden Vorhaben in diesem Zusammenhang fraglich.

In einem weiteren Schreiben (Stellungnahme vom 2. Mai 2023 zum Erörterungstermin vom 27. März 2023) führt das StALU aus, dass die vorhabenbedingte Sedimentüberdeckung aufgrund der zu erwartenden geringen Überdeckungshöhe, entsprechend der gutachterlichen Einschätzung, keine erheblichen Beeinträchtigungen der benthischen Gemeinschaft der Biotoptypen NOS und NOF erwarten lasse. Hinsichtlich der Trübung, deren Wirkungen sich bereits in der Wassersäule entfalte, sei aufgrund der Arbeitsdauer von 3 bis 4 Monaten vorsorglich ein beidseitiger Trübungsbereich von 10 m anzunehmen, um Unsicherheiten gerecht zu werden.

**Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Im Ergebnis kommt das StALU mithin zu einem identischen Kompensationsbedarf wie die TdV. Die Planfeststellungsbehörde hält eine Beschränkung auf maximal 10 m ebenfalls für vertretbar. Mit Blick auf andere Vorhaben, wie dem Seekanal Rostock wäre es nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch nachvollziehbar gewesen, keine Erheblichkeit anzunehmen. Die Wirkungen sind temporär und kleinräumig und, wie plausibel dargestellt wurde, kommt es auch bei Sturmereignissen zu Trübungseffekten, die die Wirkung der Baggerungen übersteigen. Eine kompensationspflichtige erhebliche Beeinträchtigung müsste darin nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht bestehen (vgl. auch die Wertung der HzE marin (S. 5), wonach Unterhaltungsmaßnahmen in der Regel nicht als Eingriff anzusehen sind, obwohl es auch bei Unterhaltungsbaggerungen zu lokalen Trübungseffekten kommt).

Wegen des Anerkenntnisses der TdV, den Forderungen des StALU zu folgen, wird der **Kompensationsbedarf für die Sedimentation im Umfeld** entsprechend des LBP von **11.505 m<sup>2</sup> EFÄ** festgesetzt.

### **3.1.4 Umlagerung Auftrag**

Ein weiterer zu betrachtender Wirkpfad ist die Umlagerung des Baggerguts auf der vorgesehenen Umlagerungsfläche.

Dazu sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

#### **(E022) Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt (StALU)**

##### **(1.PÄ E013) Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt (StALU)**

Der mit der Errichtung Umlagerungsfläche einhergehende Kompensationsbedarf wird gutachterlicherseits entsprechend Ziffer 5.5 der HzE, orientierend an Tabelle 3, Ziffer 7.1 „nicht substratidentische Verklappungen“, abgeleitet. Dies sei jedoch nicht korrekt, da vorliegend die Errichtung einer Klappstelle und nicht eine einzelne Verklappung betrachtet werden muss. Es bedürfe insofern einer Anpassung.

Die Ablagerung des Baggerguts, welches den Biotoptypen NOF und NOS zugehörigen Bereichen entnommen werden soll, werde laut den gutachterlichen Unterlagen, auf dem Biotoptyp NOT („Schlicksubstrat der Sedimentationszonen...“) verbracht. Folglich handele es sich bei der ersten Ablagerung nicht um eine substratidentische Verklappung.

Dementsprechend müsse hier ein Wirkfaktor von 0,4 - 0,7 angesetzt werden (vgl. HzE marin, Tabelle 3, Ziffer 7.1 „nicht substratidentische Verklappungen bzw. Aufspülungen...“). Der kleinstmögliche Wirkfaktor sei in diesem Fall angemessen, da es sich um ähnliche Substrate sowie Biotoptypen ähnlicher Wertigkeit handele.

Die darauffolgende, zweite Aufbringung von Baggergut an der derselben Stelle würde eine substratidentische Aufspülung darstellen, die mit dem Wirkfaktor 0,2 (vgl. HzE marin, Tabelle 3, Ziffer 7.2 „substratidentische (Strand-)Aufspülungen“) zu bilanzieren sei.

Den vorliegenden Unterlagen sei zu entnehmen, dass beabsichtigt werde, das Baggergut aus den ca. 2-jährigen Unterhaltungsbaggerungen ebenfalls auf dem Biotoptyp NOT zu verbringen (s. LBP, Tabelle 9). Seitens der Behörde werde davon ausgegangen, dass es sich hierbei um dieselbe Fläche handele, auf der auch das Baggergut aus der ersten Fahrrinnenanpassung verbracht wird. Sollte, wie angenommen, hier regelmäßig Baggergut verklappt werden, ist die Errichtung einer Klappstelle womöglich empfehlenswert (einmalige Bilanzierung als Biotopbeseitigung). Andernfalls müsse die Verklappung infolge der Unterhaltungsbaggerungen jedes Mal entsprechend den HzE marin bilanziert werden.

Ausgangspunkt der Stellungnahme sei ein substratbezogener Ansatz.

Das StALU führte in einer nachgereichten Stellungnahme weiter dazu aus, dass der Biotoptyp NOS bis zu 45 % Schluffanteil aufweisen könne (sandiger Schlick). Dies sei jedoch laut Angaben der TdV jedoch im Falle des zu verbringenden Sediments nicht gegeben. Demnach betrage

der Schluffanteil des Baggerguts ca. 25 % (Zufahrtsvertiefung) bzw. ca. 25-30 % aus dem Hafbereich. Zudem stelle der Biototyp NOT, auf den das Baggergut verbracht werden soll, gemäß der Biotopkartieranleitung marin (2011) 5 ein Schlicksubstrat dar, das sich durch feinste Ton- und Schlammteile auszeichnet. Das bedeute, dass der Anteil der Korngrößenbereiche < 0,063 mm (Schluff, Ton) mehr als 45 % betragen müsse (s. Biotopkartieranleitung marin, Seite 17). Es sei also weiterhin von einer nicht substratidentischen Verklappung auf den Flächen F 01 und F 02. auszugehen.

Im einer weiteren Stellungnahme vom 02.05.2023 machte das StALU dazu weitere Ausführungen. Demnach sei die Ablagerung des Baggerguts aus der Vertiefung der Hafengewässer (nicht Antragsgegenstand) und der Baggerung der Hafenzufahrt in diesem speziellen Einzelfall ausnahmsweise als „nicht substratidentische Verklappung“ (vgl. Tabelle 3, Nr. 7.1 HzE marin), d.h. als Funktionsbeeinträchtigung zu werten. Gemäß HzE marin wäre üblicherweise von einer Biotopbeseitigung (Fläche x Biotopwert x Lagefaktor =EFÄ) auszugehen, da mit Mergel Harts substrat auf einen Weichboden (Biototyp NOT, Biotopwert 3) verbracht werde. In Anbetracht der örtlichen Gegebenheiten, in die die Sedimentgemische verbracht werde, erachtet das StALU die Bilanzierung als Biotopbeseitigung in diesem konkreten Fall nicht als notwendig. Der Biototyp NOT ist ein Schlicksubstrat (der Anteil der Korngröße <0,063 mm liegt bei >45 %), welches durch die Lage in tiefen Becken der Ostsee unter 20 m und eine makrophytenfreie, artenarme benthische Gemeinschaft charakterisiert ist. Eine wesentliche Bedeutung des von der Ablagerung betroffenen Meeresbodens für höhere trophische Ebenen sei nicht anzunehmen. Die aktuell vorherrschenden abiotischen und biotischen Bedingungen werden sich durch den Eintrag von Mergel gemischt mit schluffreichen Feinsande (NOS, Biotopwert 3) nicht wesentlich ändern.

Diese Wertung der Ablagerung des Baggerguts als Funktionsbeeinträchtigung setze voraus, dass auf der vorgesehenen Ablagerungsfläche nur einmalig bzw. auf den kleinräumigen Überlappungsbereichen an den Flächen F 01 und F 02 sowie F 02 und F 03 zweimalig Baggergut verbracht werde Entgegen der gutachterlichen Annahme liege im Fall des Baggerguts aus der Vertiefung der Hafengewässer und der Baggerung der Hafenzufahrt keine substratidentische Aufspülung vor. Das zu entnehmende Sediment schein sehr heterogen verteilt zu sein. Selbst wenn Schlicklinsen im Bereich der Baggerungen auftreten, so lassen die Angaben des Gutachters daran zweifeln, dass klar abgrenzbar ist, wo sich diese befinden und dass ausgeschlossen werden kann, dass es während Sedimententnahme, -transport und -ablagerung zu keinerlei Vermischung der Korngrößenfraktionen kommt. Zudem wird der Charakter der Flächen F 01 und F 02 durch den Eintrag von Mergel so weit verändert, dass das jetzige zusammenhängende Schlicksubstrat nach der Ablagerung des Baggerguts nicht mehr in seiner ursprünglichen Ausprägung vorhanden sein wird. Insofern sei mindestens der Wirkfaktor 0,4 für die Ablagerungen auf den Flächen F01 und F 02 anzusetzen (vgl. Tabelle 3, Nr. 7.1 HzE marin).

#### **Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Im LBP wurde durch die TdV eine flächenbezogene Gesamtbilanzierung vorgenommen statt eines substratbezogenen Ansatzes, wie ihn das StALU verfolgt. Die Berechnung der TdV berücksichtigt die jeweiligen Schluffanteile der drei für die Umlagerung relevanten Baggerungen (Fahrrinnenausbau ca. 25 %, Hafentvertiefung ca. 25 – 30 %, Unterhaltungsbaggerung ca. 85 –

100 %) sowie die dadurch jeweils belegten Flächenanteile der Umlagerungsfläche (Material aus Fahrrinne ca. 25,6 ha, aus Hafentvertiefung ca. 16,7 ha, aus Unterhaltungsbaggerung ca. 13,5 ha; vgl. Planänderungsunterlage – Baggergutverbringungskonzept). Daraus ergibt sich, dass auf mindestens 40 % der Fläche schluffige Substrate zur Ablagerung kommen werden und auf diesen Flächen kein Substratwechsel eintritt.

Wie auch in der späteren Stellungnahme des StALUs vom 2. Mai 2023 klargestellt wird, kann ausnahmsweise von einer „nicht substratidentische Verklappung“ (vgl. Tabelle 3, Nr. 7.1 HzE marin) für die Ablagerung des Baggerguts aus der Vertiefung der Hafengewässer (nicht Antragsgegenstand) und der Baggerung der Hafenzufahrt in diesem speziellen Einzelfall ausgegangen werden.

Gem. Baggergutverbringungskonzept, S. 30 ff. (mit Anlage 27) ist vorgesehen, Baggergut auf drei Felder zu verbringen:

F1: für Baggergut aus der zu errichtenden Fahrrinne zum Hafen (ca. 256.115 m<sup>2</sup>)

F2: für Baggergut aus der (separat genehmigten) Vertiefung der inneren Hafengewässer (ca. 167.596 m<sup>2</sup>)

F3: für Baggergut aus Unterhaltungsbaggerungen der Fahrrinne (ca. 134.595 m<sup>2</sup>)

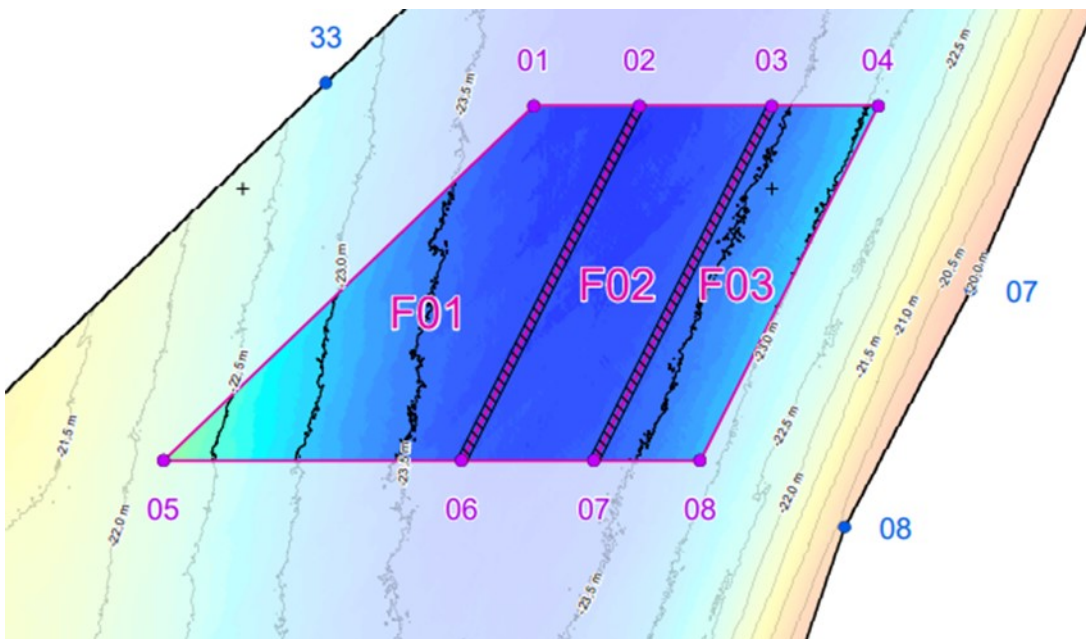


Abb. 9: Teilansicht aus Anlage 27 zum Baggergutverbringungskonzept

Zwischen den Feldern entstehen zwei Überlagerungsflächen auf der Böschung des zuerst gefüllten Feldes von je ca. 13.407 m<sup>2</sup>, die mehrfach überdeckt werden (Baggergutverbringungskonzept S. 31, Abb. 15.).

Gegenstand des fachlichen Austausches mit dem StALU war insbesondere, inwieweit man von einer substratidentischen oder nicht substratidentischen Überdeckung ausgehen kann, wenn Baggergut aus den Biotoptypen NOF und NOS auf den Biotoptyp NOT auf der Umlagerungsfläche verbracht wird. Die Setzung, dass bei weitestgehender Substratidentität ein Wirkfaktor von 0,2 und bei Substratwechsel von 0,4 ausgegangen werden kann, ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde unstrittig und bezieht sich auf Tabelle 3 der HzE marin. Der LBP setzt für zweifach überlagerte Bereiche zudem jeweils den doppelten Wirkfaktor an. Die TdV kommt im LBP summarisch auf 574.591 m<sup>2</sup> EFÄ, das StALU in der Stellungnahme vom 2. Mai 2023 auf 589.203 m<sup>2</sup>.

Eine Biotopbeseitigung an der Umlagerungsstelle liegt jedenfalls nicht vor, da der Biotoptyp NOT der Umlagerungsstelle seinerseits durch den Eintrag von Mergel mit schluffreichen Feinsanden (NOS) nicht wesentlich geändert wird und zudem im Anschluss an die Verbringung des Baggergutes eine Überdeckung mit rezenten Schlickablagerungen zu erwarten ist.

Die TdV stellte beim Erörterungstermin am 27. März 2023 plausibel klar, dass auf Grund des „linsenartigen“ Auftretens der Schluffareale im Baggerbereich beim Abtransport des Materials zahlreiche Schuten einen hohen Schluffanteil aufweisen werden. Auch sind diese „linsenartigen“ Schluffareale klar abtrennbar. Dadurch ist auch auf der Umlagerungsstelle mit einer mosaikartigen Verteilung von substratidentischem und nicht substratidentischem Umlagerungsmaterial zu rechnen, der in etwa dem durchschnittlichen Schluffanteil in der jeweiligen Baggermenge entspricht. (vgl. auch Baggergutverbringungskonzept S. 28ff). Eine 100 % exakte Bestimmung/ Vorhersage der Schluffanteile etc. ist unmöglich bzw. wäre mit nicht zumutbarem Aufwand verbunden.

In Anbetracht der fast identischen Ergebnisse und des Anerkenntnisses der TdV folgt die Planfeststellungsbehörde dem Wert des StALU.

Die Planfeststellungsbehörde bestimmt den Wert für die Umlagerung auf **589.203 m<sup>2</sup> EFÄ**.

### **3.1.5 Umlagerung Sedimentation**

Schließlich ist die Wirkung der Trübung/ Sedimentation bei der Umlagerung zu bewerten. Hier ist dem StALU zuzustimmen, dass beim Ablagern des Baggerguts wegen der größeren Fallhöhe als bei der direkten Aufnahme des Baggerguts von größeren Trübungswirkungen und insoweit auch weiträumigeren Sedimentationen auszugehen ist. Der Ansatz eines Wirkbereichs von 20 m statt 10 m erscheint insoweit grundsätzlich plausibel. Zwar könnte man auch in diesem Punkt erwägen, eine erhebliche Beeinträchtigung wie aus den oben unter B.III.3.1.3 genannten Gründen zu verneinen. Wegen des Anerkenntnisses der TdV wird für diesen Wirkpfad **Umlagerung – Sedimentation** allerdings entsprechend der Forderung des StALU eine **Kompensation** von **20.490 m<sup>2</sup> EFÄ** festgesetzt (doppelter Flächenansatz wie in obiger Abb. 2 wegen des Wirkbereichs von 20 m statt 10 m, also 68.300 m<sup>2</sup> NOT x Biotopwert 3 x Wirkfaktor 0,1 = 20.490 m<sup>2</sup>).

### 3.1.6 Kompensationsbedarf

Die Planfeststellungsbehörde stellt somit insgesamt **seeseitig** einen **Kompensationsbedarf** von **1.380.948 m<sup>2</sup> EFÄ** fest.

Hinzu kommen **227 m<sup>2</sup> EFÄ** für den **landseitigen Eingriff**.

**Der gesamte Kompensationsbedarf beträgt somit 1.381.175 m<sup>2</sup> (138,12 ha) EFÄ.**

### 3.2 Kompensationsmaßnahme

Gemäß § 13 BNatSchG sind nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu kompensieren. Ausgleich und Ersatz stehen dabei nach § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG gleichberechtigt nebeneinander (BeckOK UmweltR/Schrader, 51. Ed. 1.7.2019, BNatSchG § 15 Rn. 15). Gemäß § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Da Ersatzmaßnahmen aus Anlass der Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts den daran zu stellenden Anforderungen bereits genügen, wenn sie die eingriffsbedingt in Mitleidenschaft gezogenen Funktionen des Naturhaushalts in gleichwertiger Weise in dem betroffenen Naturraum herstellen, unterscheiden sie sich von Ausgleichsmaßnahmen durch eine Lockerung des räumlich-funktionalen Zusammenhangs. Indem § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG in sachlicher Hinsicht lediglich einen gleichwertigen Ersatz verlangt, bringt die Vorschrift zum Ausdruck, dass entsprechende Maßnahmen nicht auf die Herstellung der vom Eingriff konkret betroffenen Funktionen des Naturhaushalts ausgerichtet sein müssen (Landmann/Rohmer UmweltR/Gellermann, 89. EL Februar 2019, BNatSchG § 15 Rn. 23, 24).

Gegenstand der Kompensationsmaßnahme ist die Ökokontomaßnahme „Entwicklung von Salzgrasland auf der Insel Görmitz“ (VG-015) (LBP S. 31). Diese Ersatzmaßnahme dient der Entwicklung/Wiederherstellung extensiv genutzter Salzweiden auf nassen Standorten sowie artenreicher Frischgrünländer auf frischen bis feuchten Standorten. Gegenstand ist die dauerhafte extensive Beweidung mit Rindern als Umtriebsbeweidung einschließlich Weidemanagement zum Schutz von Wiesenvogelgelegen einschl. Brutvogel- und Biotopmonitoring; sowie die Entwicklung/Verbesserung des Lebensraums für Brutvögel der Küsten und extensiven Grünländer, Regulierung des Prädationsdruckes durch eine gezielte jährliche Bejagung mit dem Ziel der Verbesserung des Bruterfolgs, insbesondere von Limikolen.

Am 15. Februar 2022 schloss die TdV mit dem Eigentümer des Ökokontos VG -015 für die Abbuchung von 624.257 m<sup>2</sup> KFÄ einen verbindlichen Reservierungsvertrag. Der im LBP dargelegte zusätzliche Bedarf wurde Ende 2022 bei dem Eigentümer des Ökokontos verbindlich reserviert. Die Beteiligung an der Ökokontomaßnahme „Entwicklung von Salzgrasland auf der Insel Görmitz“ kann somit durch Abbuchung von den tatsächlich anfallenden EFÄ erfolgen (Anordnung)



Zu der Kompensationsmaßnahme ist folgende Stellungnahmen eingegangen:

**E017 – Naturschutzbund Deutschland (NABU)**

**E016 – Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND)**

**E023 – WWF Deutschland (WWF)**

Der NABU M-V habe schon bei der Scopingbeteiligung 2019 einige allgemeine Hinweise in Form einer Stellungnahme abgegeben. In dieser hätte der NABU auch zu einer vertieften Befassung und Darstellung der Realkompensation bei diesem Eingriff aufgefordert. Fehlende Managementpläne für Vogelschutzgebiete, der Mangel an nutzungsfreien bzw. armen Zonen, die alarmierend hohe Eutrophierung und der aktuelle Druck durch Fischerei, Schifffahrt und Erneuerbare Energien würden derzeit eine Nutzungsintensität widerspiegeln, die die ökosystemaren Belastungsgrenzen der Küstengewässer von M-V. überschreite.

Der NABU siehe im Kontext der von Deutschland festgestellten und der EU-Kommission berichteten hohen kumulativen Belastung der Ostsee einen noch weiter ansteigenden Nutzungsdruck wie z. B. durch das beantragte Ausbau- und Erweiterungsprojekt bedingt extrem kritisch. Derartige Belastungen seien nach Einschätzung nur noch zulassungsfähig, wenn bei nachgewiesener Unvermeidbarkeit derartiger Eingriffe im marinen Raum diese auch in Form mariner Realkompensation hinreichend und zeitnah ausgeglichen werden.

**Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Gemäß § 16 BNatSchG in Verbindung mit § 12 Abs. 5 NatSchAG M-V sind Ökokonten als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen anzuerkennen, sofern die jeweiligen landesrechtlichen Regelungen erfüllt sind. Dies ist bei dem hier für die Kompensation herangezogenen Ökokonto „Insel Görnitz“ der Fall; es handelt sich um ein von der Naturschutzverwaltung anerkanntes und im Ökokontoverzeichnis unter der Nummer VG-15 eingetragenes Ökokonto. Der Maßnahmen-typ mit dem Schwerpunkt der Wiederherstellung von Salzgrünland ist im Katalog der zur Kompensation mariner Eingriffe anerkannten bzw. zulässigen Maßnahmentypen in den HzE marin verzeichnet (Nr. 5.30). Der Maßnahmenkomplex beinhaltet neben der Wiederherstellung von Salzgrasgrasland auch einen erheblichen Anteil an Realkompensation im marinen Bereich (s. Auszug aus der Maßnahmenplanung zum Ökokonto „Insel Görnitz“ in den folgenden Abbildungen) und ist daher für die Kompensation der durch das Vorhaben entstehenden Eingriffe besonders geeignet.

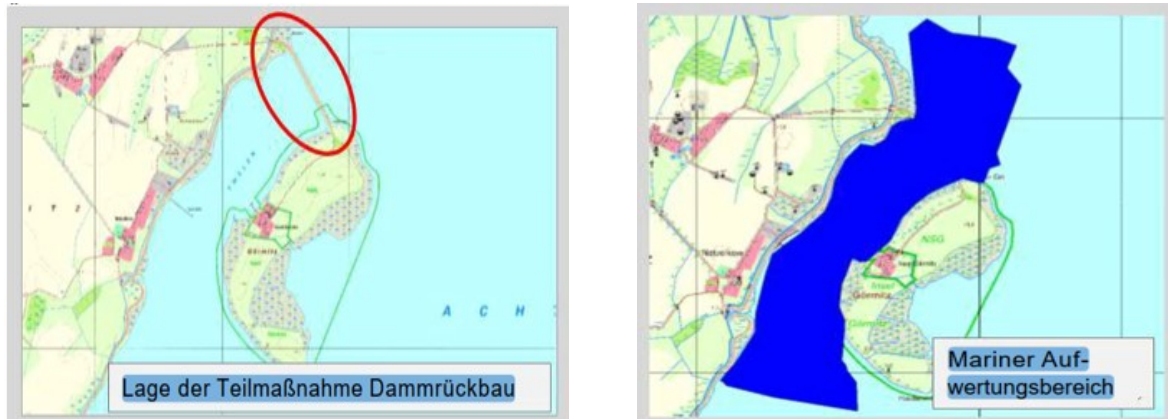


Abb. 10: Maßnahmen aus der Ökokontomaßnahme Görmitz.

Die Möglichkeiten einer marinen Realkompensation im Küstenmeer sind dagegen stark begrenzt. In der HzE marin ist bislang eine einzige rein marine Maßnahme (5.40 Wiederherstellung mariner Block- und Steingründe) aufgeführt, welche jedoch aufgrund der hohen, z. T. schwer erfüllbaren Anforderungen für eine Anerkennung bislang noch nicht umgesetzt wurde.

Insofern stellt die Beteiligung an der Ökokontomaßnahme „Entwicklung von Salzgrasland auf der Insel Görmitz“ eine geeignete Kompensationsmaßnahme dar.

### 3.3 Ergebnis

Der LBP wird unter Berücksichtigung des oben dargestellten leicht geänderten Kompensationsbedarfs festgestellt. Die Kompensation kann vollständig über das Ökokonto „Entwicklung von Salzgrasland auf der Insel Görmitz“ gedeckt werden. Sofern ein Mehrbedarf an Kompensation besteht, der nicht durch dieses Ökokonto gedeckt werden kann, muss in Absprache mit der Planfeststellungsbehörde eine ebenfalls geeignete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme gefunden werden, welche sich im betroffenen Naturraum „Ostseeküste“ befindet. Nur sofern nachweislich keine geeignete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme zur Verfügung steht, kann eine Ersatzgeldzahlung in Betracht gezogen werden.

Die künftige Unterhaltung der Fahrrinne ist von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst. Diese stellt, soweit Sie in gewisser Regelmäßigkeit stattfindet, keinen erneuten Eingriff dar, vgl. HzE Marin, S. 5. Die mit der Umlagerung verbundenen Eingriffe sind von diesem Beschluss und der festgesetzten Kompensation bis zur vollständigen flächenmäßigen Inanspruchnahme der Umlagerungsfläche in Art und Weise der im Baggergutverbringungskonzept beschriebenen Art und Weise umfasst.

#### 4. Vereinbarkeit des Vorhabens mit § 34 BNatSchG

Die TdV hat eine FFH-Vorprüfungen durchgeführt mit dem Ziel festzustellen, ob von dem geplanten Vorhaben Beeinträchtigungen der räumlich assoziierten Natura 2000-Schutzgebietskulisse zu erwarten und weitere Verträglichkeitsprüfungen gemäß Art. 6 (3) FFH-RL i. V. m. § 34 BNatSchG erforderlich sind. Die Vorprüfung erfolgt u.a. auf Grundlage des Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung an Bundeswasserstraßen (BMVBS 2008) unter Berücksichtigung der Fortentwicklung des Umweltrechts.

Die TdV hat mit der „Unterlage 06 – FFH- Verträglichkeitsvoruntersuchung VSG DE 1649-401“ eine FFH Vorverträglichkeitsuntersuchung vorgelegt. Diese wurde durch die „Unterlage 06 – Planänderungsunterlage FFH- Verträglichkeitsvoruntersuchung“ geändert in welchem die Vorgaben der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung nun vollständig abgearbeitet wurden. Die Planunterlage ist in sich schlüssig, nachvollziehbar und abgeschlossen. Zur Vermeidung von Wiederholungen macht sich die Planfeststellungsbehörde die FFH-Verträglichkeitsvorprüfung, soweit im Folgenden keine anderen Darstellungen erfolgen, zu eigen.

Das nächst gelegene Gebiet für Gemeinschaftliche Bedeutung (FFH-Gebiet) ist das EU-Vogelschutzgebietes DE 1649-401 „Westliche Pommersche Bucht“.

Das EU-Vogelschutzgebiet DE 1649-401 befindet sich in der westlichen Pommerschen Bucht östlich der Inseln Rügen und Usedom (vgl. Abbildung 10). Der Anteil der Meeresfläche liegt bei 100 %. Die Entfernung zum Vorhabengebiet beträgt (im Bereich der Umlagerungsfläche) mindestens 1,2 km (vgl. Abbildung 11). Somit waren im Rahmen der Vorprüfung FFH-Verträglichkeitsprüfung lediglich mögliche vorhabenbedingte Fernwirkungen, die in das Gebiet hineinwirken könnten, einer weitergehenden Betrachtung zu unterziehen.



Abb. 11: Fläche des SPA DE 1649-401, FFH- Verträglichkeitsvoruntersuchung S. 6

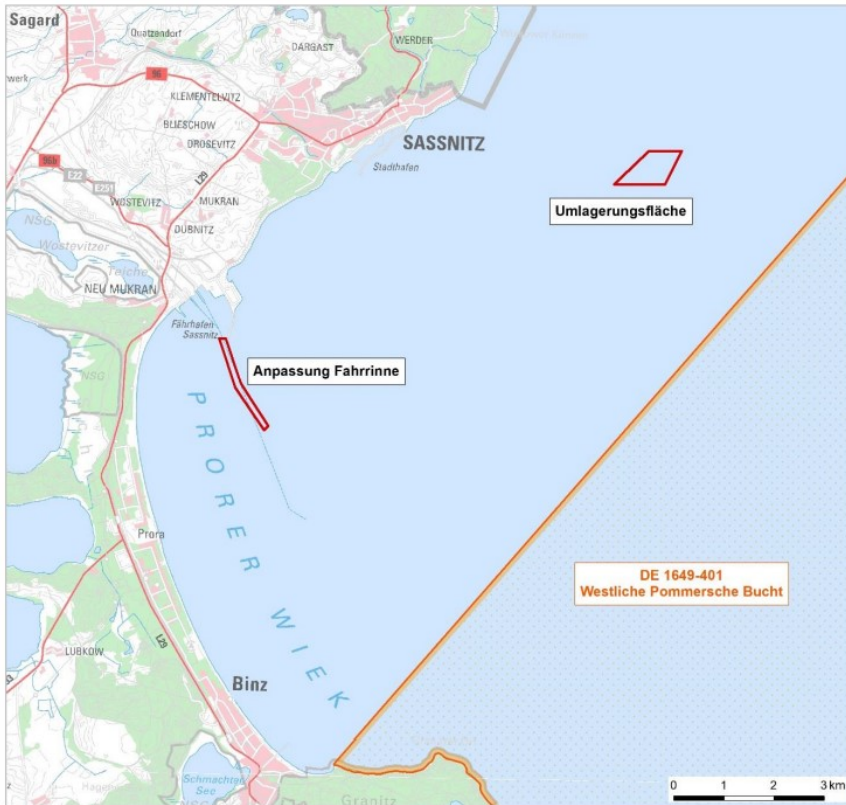


Abb. 12: Seeseitige Projektteile und Westteil des SPA DE 1649-401, FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung S. 7

Die Vorprüfung kommt wegen der geringen Wirkungen des Vorhabens nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass Auswirkungen auf das FFH Gebiet sicher ausgeschlossen werden können und es deshalb keiner Verträglichkeitsprüfung bedarf.

Zu der Vereinbarkeit des Vorhabens mit § 34 BNatSchG sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

**E017 – Naturschutzbund Deutschland (NABU)**

**E016 – Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND)**

**E023 – WWF Deutschland (WWF)**

In der Natura 2000-Verträglichkeitsvorprüfung werde nur auf einen bestehenden und nicht hinreichenden Datenbestand zurückgegriffen.

In der vorliegenden Vorprüfung zur Verträglichkeit des Vorhabens mit den Zielen des europäischen Vogelschutzgebiets „Westliche Pommersche Bucht“ (DE 1649-401) fehle es an der notwendigen Tiefe und bedarf der Überarbeitung.

So würden bspw. keine bekannten Meideradien für störungssensible und nach dt. und europ. Recht besonders zu schützender Arten wie den Stern- und Prachtauchern aufgeführt werden sowie die Belastungen der geplanten zusätzlichen 800 Schutenfahrten zur Verbringung des

Baggergutes nicht detailliert kumulativ zu weiteren Belastungen, wie den bestehenden Schiffsbewegungen bewertet werden. Im Artenschutzfachbeitrag (Umweltplan 2022) werde auf S. 21 erwähnt: „Schiffe lösen bekanntermaßen bei verschiedenen Seevogelgruppen und -arten Fluchtreaktionen aus, wobei Seetaucher und Meereseenten (artspezifische Fluchtdistanz z. T. > 1.000 m) als besonders störungsempfindlich gelten, während Möwen diesbezüglich ausgesprochen unempfindlich und z. T. sogar Schiffsfolger sind.“ Eine genauere Auflistung artspezifischer Meideradien geschützter Arten auch mit Bezug zum nahegelegenen SPA Westliche Pommersche Bucht sei also notwendig.

Die genaue Aufschlüsselung der Meideradien sei u. a. deshalb notwendig, da die Nassbaggerarbeiten zur Rastzeit vom 08.05.2023 - 26.11.2023 - inkl. Schutenverkehr stattfinden sollen.

Auch genaue Angaben zu direkten Routen, Ausweichrouten und Geschwindigkeiten würden in der Vorprüfung fehlen. Zudem sei nicht erörtert worden, ob und in welchem Ausmaß durch den Fahrriennausbau der allgemeine Schiffsverkehr durch das europäische Vogelschutzgebiet Westliche Pommersche Bucht erhöht werde. Die Vorprüfung sei damit als unvollständig zu bewerten.

Der NABU fordere eine arten- und habitatschutzgerechte, detailliertere Vorprüfung mit Beachtung u. a. der oben angeführten Kritiken und Anmerkungen.

#### **Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Die TdV erwiderte auf die Stellungnahme. Dabei stellte sie klar, dass eine FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung zu klären habe, ob grundsätzlich die Möglichkeit einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung eines NATURA 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen besteht. Dementsprechend sei die Betrachtungen und Ausführungen in dieser Unterlage i. d. R. stark komprimiert und sie sei bewusst kurzgehalten. Dies entspräche der gängigen und anerkannten Herangehensweise im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung.

Zudem werde in der FFH-VVU von einer maximalen Fluchtdistanz von 1.000 m (bei den störungsempfindlichsten Rastvogelgruppen Seetaucher und Meereseenten) ausgegangen, dieser Wert sei auch aufgeführt worden. Damit seien alle weniger störungsempfindlichen Rastvogelarten mit abgedeckt. Aufgrund eines Abstands zwischen der äußersten Südostgrenze der Umlagerungsfläche und dem EU-VSG DE 1649-401 von mindestens 1,2 km und einer angenommenen Fluchtdistanz von 1,0 km seien in der FFH-VVU bau- und betriebsbedingte Störungsereignisse ausgeschlossen. Da sich aus dem Vorhaben keinerlei Auswirkungen auf die für den Schutzzweck und die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile des Schutzgebiets ergäben, sei eine kumulative Betrachtung nicht erforderlich. In einer überarbeiteten Fassung der FFH-VVU (s. Planergänzungsunterlage) sei die angenommene maximale Fluchtdistanz detaillierter begründet worden und es wurden Angaben zu ausgewählten artspezifischen Fluchtdistanzen gemäß BELLEBAUM, J., DIEDERICHS, A., KUBE, J., SCHULZ, A., NEHLS, G. (2006): Flucht- und Meidedistanzen überwinternder Seetaucher und Meereseenten gegenüber Schiffen auf See. Ornithologischer Rundbrief für Mecklenburg-Vorpommern 45, 86-90 ergänzt.

Bei den eingesetzten Schiffstypen könne davon ausgegangen werden, dass sie mit (sehr) niedrigen Geschwindigkeiten fahren. Vogelkollisionen können daher mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Es werde davon ausgegangen, dass das Baggergut auf dem kürzesten Weg verbracht werde. Die Anpassung der Fahrrinne ermögliche zukünftig eine bessere Auslastung von Schiffskapazitäten (bis zu 100 %), so dass sich der Gesamtverkehr von aktuell 836 auf 819 Schiffsanläufe verringere (vgl. Erläuterungsbericht S. 21). Da die Schiffsanläufe überwiegend durch das SPA DE 1649-401 erfolgen, könne dies als leichte vorhabenbedingte Entlastung des EU-Vogelschutzgebiets gewertet werden. Die FFH-VVU sei in einigen Punkten ergänzt worden (s. Planergänzungsunterlage).

Die FFH-Verträglichkeitsvorprüfungen habe in allen Fällen zu dem Ergebnis geführt, dass sich durch die Wirkfaktoren des Vorhabens keine Auswirkungen auf die jeweiligen Schutzgebiete und somit auch keine erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile ergeben.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Bewertung für in sich schlüssig, stimmig, abgeschlossen und nachvollziehbar. Die Vorprüfung ergibt, dass das Projekt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Einer tiefergehenden Verträglichkeitsprüfung bedurfte es somit nicht.

## **5. Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem besonderen Artenschutz nach § 44 BNatSchG**

Zu beachten sind die einzelnen Tatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG, nach denen es verboten ist,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 1),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 3),
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 4).

Besonders geschützte Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG

- Tier- und Pflanzenarten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL
- Europäische Vogelarten,
- Tier- und Pflanzenarten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 aufgeführt sind.

Streng geschützte Arten nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG sind besonders geschützte Arten

- des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- des Anhangs IV der FFH-RL,
- einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2.

Die Betrachtung erfolgte unter Berücksichtigung der Privilegierung des § 44 Abs. 5 BNatSchG mit der Reduktion der zu prüfenden Artenkulisse auf die Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten (S. 18 des Fachbeitrags Artenschutz).

## 5.1 Allgemein/ Methodik

Die TdV hat einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 05\_Artenschutzfachbeitrag) vorgelegt. Dieser wurde durch die „Unterlage 05 – Planänderungsunterlage -Artenschutzfachbeitrag“ geändert. Hierbei sind die planungsrelevanten Arten einer eingehenden Betrachtung im Hinblick des besonderen Artenschutzes gemäß § 44 BNatSchG unterzogen worden. Untersucht wurden in diesem Beitrag mögliche Auswirkungen durch den Baubetrieb sowie anlage- und betriebsbedingte Wirkungen. Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen hat die TdV im Nachgang eine textliche Betrachtung von Samtente (*Melanitta fusca*), Mittelsäger (*Mergus serrator*) und Ohrentaucher (*Podiceps auritus*) vorgenommen, die als Überwinterer und/oder Durchzügler im Wirkraum des Vorhabens vorkommen.

Im Folgenden wird von der Planfeststellungsbehörde die artenschutzrechtliche Prüfung auf der Grundlage des von der TdV vorgelegten Artenschutzfachbeitrags sowie in Abwägung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Stellungnahmen vorgenommen. Soweit im Folgenden keine anderen Darstellungen erfolgen, macht sich die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen die Aussagen des Artenschutzfachbeitrags sowie die Er widerungen der TdV auf die Stellungnahmen zu eigen und verweist entsprechend auf den Artenschutzfachbeitrag der Planfeststellungsunterlagen.

## 5.2 Artenschutzprüfung gemäß dem Fachbeitrag zum besonderen Artenschutz

Folgende relevante Projektwirkungen sind für die artenschutzrechtliche Prüfung relevant:

### Baubedingte Wirkungen:

- Flächeninanspruchnahme im Bereich der Tagesrichtfeueranlage (Unterfeuer)
- Unterwasserschall-Emissionen und Wassertrübungen durch die Ausbaggerung der Fahrrinne
- Schiffsbewegungen (Klappschuten-Fahrten zur Verbringung des Baggerguts auf die Umlagerungsfläche)
- Wassertrübungen durch Verklappung des Baggerguts im Bereich der Umlagerungsfläche

### Anlagenbedingte Wirkungen:

- Flächenverlust im Bereich der Tagesrichtfeueranlage (Unterfeuer)

### Betriebsbedingte Wirkungen:

- Unterwasserschall-Emissionen und Wassertrübungen im Rahmen von Unterhaltungsbaggerungen in der Fahrrinne
- Schiffsbewegungen (Klappschuten-Fahrten zur Verbringung des Baggerguts aus Unterhaltungsbaggerungen auf die Umlagerungsfläche)



- Wassertrübungen durch Verklappung des Baggerguts aus Unterhaltungsbaggerungen im Bereich der Umlagerungsfläche

Die Dauer der baubedingten und betriebsbedingten Wirkungen ist temporär/zeitlich begrenzt auf die Bauzeit; die anlagenbedingten Wirkungen sind dagegen dauerhaft (vgl. Artenschutzfachbeitrag S. 8).

Weiterhin wurde eine Relevanzprüfung vorgenommen. Dabei wurde die relevante Artenkulisse, die einer vertieften Betrachtung zu unterziehen ist, bestimmt. Als Grundlage für die Bearbeitung des Artenschutzfachbeitrags wurden für das Plangebiet Potenzialabschätzungen durchgeführt. Darüber hinaus erfolgte eine Abfrage der einschlägigen Datenbanken (Artenschutzfachbeitrag S. 9).

Vor diesem Hintergrund ermittelte die TdV folgende prüfungsrelevante Artenkulisse:

- Schweinswal
- Europäischer/ Atlantischer Stör <sup>1</sup>
- Brutvögel (Feldlerche, Gold- und Graumammer)
- Rastvögel (Bergente, Eisente Gryllteiste, Haubentaucher, Kormoran, Mantelmöwe, Mittelsäger, Prachtaucher, Rothalstaucher, Samtente, Silbermöwe, Sterntaucher, Sturmmöwe, Tordalk, Trauerente, Trottellumme, Zwergmöwe
- Vögel, welche potenziell durch das Vorhaben betroffen sein könnten (Berente, Eisente, Gryllteiste, Haubentaucher, Kormoran, Mantelmöwe, Mittelsäger), Prachtaucher, Rothalstaucher, Samtente, Silbermöwe, Sterntaucher, Sturmmöwe, Tordalk, Trauerente, Trottellumme, Zwergmöwe

Die Planfeststellungsbehörde hält die Bewertung für in sich schlüssig, stimmig, abgeschlossen und nachvollziehbar. Die Prüfung ergibt, dass das Vorhaben nicht gegen die in § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs.5 BNatschG dargelegten Schädigungs-, Störungs- und Tötungsverbote verstößt. Um einen Ausschluss der vorhabenbedingten Auslösung der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG zu sichern, hat die Planfeststellungsbehörde die Baufeldfreimachung in der Anordnung A. II. 1.2 des Planfeststellungsbeschlusses verbindlich festgelegt. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände treten somit nicht ein.

---

<sup>1</sup> Unter dem Europäischen Stör (*Acipenser sturio*) wurde zum Zeitpunkt der Aufstellung der Anhänge der FFH-Richtlinie auch das (ehemalige) Vorkommen des Störs in der Ostsee verstanden. Dieses ist nach aktuellem wissenschaftlichem Kenntnisstand jedoch zum Atlantischen Stör (*Acipenser oxyrinchus*) zu rechnen. Somit ist unter *Acipenser sturio* im Sinne der Anhänge II und IV der FFH-RL auch *Acipenser oxyrinchus* zu verstehen und artenschutzrechtlich zu berücksichtigen.

### **5.3 Einwendungen und Stellungnahmen zu der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Artenschutz**

Zu der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Artenschutz sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

#### **1.**

##### **(E022) Staatliches Amtes für Landwirtschaft und Umwelt (StALU)**

In dem vorliegenden Artenschutzfachbeitrag werde die Ableitung der näher zu betrachtenden Arten anhand von Relevanzprüfungen vorgenommen. Diese entspräche jedoch nicht den Anforderungen des Leitfadens Artenschutz in M-V (LUNG 2010). Insbesondere würden nicht alle Arten betrachtet werden (Vogelarten sind nur in Auszügen enthalten), so dass die Vollständigkeit des zu prüfenden Arteninventars nicht geprüft werden könne. Darüber hinaus werden die Prüfschritte in diesem Rahmen nur unvollständig dargestellt. Insofern bedürfe es der Änderung/Ergänzung der Relevanzprüfung durch das Gutachterbüro.

Dessen ungeachtet sei festzustellen, dass die vorliegenden Ausführungen zu Rastvögeln sehr allgemein gehalten, wenig speziell und nur bedingt nachvollziehbar seien. So würden artbezogene Informationen (Rastzeiten, Rastvorkommen, Rastgebiete, Mausergebiete, Bestandssituation etc.) fehlen, es gebe keine Darstellung der aktuellen und der vorhabenbedingt zusätzlichen Wirkungen vor Ort (insbesondere derzeit vorhandene schifffahrtsbedingte Wirkungen mit diesbezüglichen vorhabenbedingten Wirkungsänderungen (Routenführung, Aufkommen)) und die Beurteilung dessen auf die Arten seien nicht zu entnehmen. Insofern bedürfe es einer entsprechenden gutachterlichen Anpassung des Artenschutzfachbeitrages. In diesem Zusammenhang sollte auch auf die im Fachgutachten marine Biotope festgestellten Miesmuschelaggregationen im Bereich der Umlagerungsfläche und deren Bedeutung für Rastvögel sowie die diesbezüglichen Wirkungen des Vorhabens eingegangen werden.

Im Artenschutzfachbeitrag werde auf S.16 festgestellt, dass die Schallemissionen der Baggerarbeiten und Arbeiten zur Ablagerung nicht geeignet seien, physische Schädigungen von Schweinswal-Individuen herbeizuführen. Es werde um die Zitierung einer entsprechenden Quelle, die diese Aussage stützt, sowie um Darstellung der mit den Arbeiten verbundenen Schallemissionen (bzgl. Schweinswale) gebeten.

#### **Zu der Stellungnahme zu 1 ist wie folgt auszuführen:**

Durch die geänderte Planunterlage zum Artenschutz hat sich die Stellungnahme des StALU aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erledigt. Eine vollständige Relevanztabelle wurde in den Artenschutzfachbeitrag eingefügt; entsprechende Ergänzungen wurden im Artenschutzfachbeitrag vorgenommen und die Quelle mit dem Bezug zu den vorgesehenen Arbeiten wurde ergänzt.

#### **2.**

##### **E017 – Naturschutzbund Deutschland (NABU)**

##### **E016 – Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND)**

##### **E023 – WWF Deutschland (WWF)**

Im Artenschutzfachbeitrag werde nur auf einen bestehenden und nicht hinreichenden Datenbestand zurückgegriffen. Eigene aktuelle Erhebungen im durch das Vorhaben betroffenen Gebiet in Form von bspw. Kartierungen von Schweinswalen, Robben oder Rastvögeln seine fehlerhafter Weise nicht durchgeführt worden. Die erfolgten reinen Potenzialabschätzungen seien bei einer artenschutzrechtlichen Prüfung nach Auffassung des NABU nicht ausreichend und rechtsfehlerhaft.

Insgesamt sei die artenschutzrechtliche Prüfung unzureichend und sehr kurz geraten, ausführliche Querbezüge mit Kartendarstellungen (bspw. zur Habitatausstattung der geplanten Tagesrichtfeueranlagen oder Fotos) fehlen.

Der Bauablaufplan (auswirkungsrelevante Teilschritte, UVP S.23) weise die Hauptaktivität von 4. KW bis 23. KW aus. Diese Wochen schließen die Brut- und Setzzeiten (BNatSchG § 39) ein, in dieser Zeit seien Vögel und Meeressäuger besonders vulnerabel. Eine gesonderte Prüfung, inwieweit ein veränderter Bauablaufplan geringere Einwirkungen auf die wild lebenden Tiere haben könnte, habe nicht stattgefunden. So erscheine die Bauausführung in den 23. KW - 42. KW als weniger belastend (Vögel/Meeressäuger/Fische/Trübung & Phytoplankton).

Im Artenschutzfachbeitrag werde sich auf Sichtungsdaten einer Publikation von SONNTAG et al. aus dem Jahr 2006 bezogen und angemerkt, dass keine "bedeutsame Konzentrationen" für die zu schützenden Rastvogelarten zu erwarten seien. Es sei unzureichend auf Sichtungsdaten für die aufgeführten betroffenen Arten zurückzugreifen, die aus dem Jahr 2006 stammen, da es viel aktuellere Daten (bis zum Jahr 2018) gebe. Das Bundesamt für Naturschutz unterhalte eine Online- Plattform auf der Seevogelmonitordaten fast aller betroffenen Arten vom Jahr 2008 bis 2018 zu finden seien (<https://geodienste.bfn.de/seevogelmonitoring?lang=de> ). Diese Daten sollten für eine erneute Überprüfung der Betroffenheit von Rastvögeln in dem Gebiet herangezogen werden. Außerdem sei zu klären, was unter "bedeutsamen Konzentrationen" zu verstehen ist, da in dem Baugebiet das Vorkommen von z. B. Mantelmöwe (Frühjahr und Winter 2018) und Silbermöwe (Frühjahr und Winter 2018) nachgewiesen wurde.

### **Zu der Stellungnahme zu 2. ist wie folgt auszuführen:**

Die TdV passte wie bereits dargestellt im Rahmen der 1. Planänderung u. a. den Artenschutzfachbeitrag an. Zudem erwiderte sie auf die Stellungnahme des NABU, dass eigene Erfassungen von Meeressäugern, Rastvögeln und Fischen im Rahmen des Scopingtermins weder von Behörden- noch von Verbandsseite gefordert worden seien. Vielmehr seien Potenzialabschätzungen als ausreichend angesehen worden. Bei Meeressäugern und Rastvögeln sei ergänzend zu den Potenzialabschätzungen auf Bestandsdaten zurückgegriffen worden. Die von SONNTAG et al. (2006) publizierten Untersuchungsergebnisse würden das Rastgeschehen in einem Zeitraum von fünf Jahren (2000 bis 2005) wiedergeben und erlauben einen dementsprechend fundierten Ein- und Überblick. Die Datengrundlage sei – wenn auch bereits etwas älter als gut und hinreichend aktuell zu bewerten (da es sich beim Rastgeschehen i. d. R. um etablierte Phänologien und Raumnutzungsmuster handelt). Zur Plausibilisierung dieser Annahme würden die vom BfN veröffentlichten Seevogelmonitoringdaten 2008 bis 2018, auf die der NABU M-V in seiner Stellungnahme verwiesen hat (<https://geodienste.bfn.de/seevogelmonitoring?lang=de>),

vergleichend hinzugezogen und analysiert worden seien (vgl. geänderter Artenschutzfachbeitrag). Im Ergebnis seien im Untersuchungsgebiet in den Sommer- und Herbstmonaten zwischen 2008 und 2018 keine Seetauchervorkommen erfasst worden, von einigen der weiteren Rastvogelarten (z. B. Eisente) lediglich sporadisch Einzeltiere oder sehr kleine Trupps. Die BfN-Seevogelmonitoringdaten entsprächen den Ergebnissen von SONNTAG et al. (2006) im Wesentlichen, bei den Phänologien und Raumnutzungsmustern der einzelnen Vogelarten seien keine signifikanten Veränderungen festzustellen.

Eine Detailansicht (Luftbild) des Standorts des Unterfeuers sei im Artenschutzfachbeitrag in Abb. 1 nun enthalten. Es handele sich hierbei – wie auch im Text erwähnt – um einen Intensivacker. Hier sei lediglich für Feldlerche, Gold- und Grauammer ein gewisses Bruthabitatpotenzial zu erkennen, wobei die Standortgegebenheiten und -verhältnisse als suboptimal zu werten seien und gleichzeitig in der unmittelbaren Umgebung ausgedehnte Flächen mit vergleichbarer oder besserer Eignung verfügbar seien. Brutansiedlungen im Eingriffsbereich seien daher – wie ebenfalls im Text erwähnt – extrem unwahrscheinlich und würden höchstvorsorglich v. a. in Bezug auf das Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) betrachtet werden.

Der Artenschutzfachbeitrag sei in einigen Punkten ergänzt worden.

Der nunmehr für die Nassbaggerarbeiten zur Fahrrinnenanpassung vorgesehene Zeitraum sei hinsichtlich des Rastgeschehens minimal konfliktrichtig. (vgl. Baggergutverbringungskonzept S. 33). Das Brutgeschehen würde aufgrund fehlender räumlicher Überschneidungen der Vorhabenwirkungen mit Bruthabitaten oder mit diesen in einem bedeutenden funktionalen Zusammenhang stehenden (essenziellen) Nahrungsflächen nicht beeinträchtigt werden.

Die BfN-Seevogelmonitoringdaten, auf die der NABU M-V verwiesen habe, seien zwecks Plausibilisierung der verwendeten Datengrundlage (SONNTAG et al. 2006) und der daraus abgeleiteten Aussagen abgerufen und analysiert (s. Planergänzungsunterlage) worden. Die Ergebnisse der beiden Untersuchungen entsprächen einander im Wesentlichen. Sowohl bei den Phänologien als auch den Raumnutzungsmustern (u. a. Dichte) der Rastvogelarten, die bei beiden Untersuchungen erfasst wurden und bei denen somit ein Vergleich möglich sei, seien keine signifikanten Unterschiede festzustellen.

Bedeutsame Konzentrationen meine dabei Dichte (Ind. pro km<sup>2</sup>) und sei artbezogen. So sei z. B. beim Sterntaucher eine Dichte von 5 Ind. pro km<sup>2</sup> als sehr hoch anzusehen und entspräche einer bedeutsamen Konzentration, während von einer solchen bei der Eisente erst bei mehr als 100 Ind. pro km<sup>2</sup> gesprochen werden könne.

Durch diese Erwidern der TdV und die geänderte Planunterlage einschließlich der anschließenden textlichen Betrachtung von Samtente, Mittelsäger und Ohrentaucher hat sich die Stellungnahme der Umweltverbände nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erledigt. Die Bauzeiten gem. Bauablaufplan sind in der Anordnung A.II.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses dargestellt. Da nach Mitteilung des StALU VP keine zwingenden Gründe für die Beschränkung der Bauzeit bis zur 44. KW vorliegen, ist eine Verlängerung grundsätzlich denkbar.

## **6. Vereinbarkeit mit dem gesetzlichen Biotopschutz**

Der Eingriff in gem. § 30 BNatSchG geschützte Biotope ist verboten. Ausweislich des LBP und der Anlage zum LBP kommt es durch das Vorhaben zu keiner Beeinträchtigung der nach § 30 Abs. 1 und 2 BNatSchG i. V. m. § 20 NatSchAG M-V geschützten marinen Biotope.

Zu der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem gesetzlichen Biotopschutz sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

**E017 – Naturschutzbund Deutschland (NABU )**

**E016 – Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND)**

**E023 – WWF Deutschland (WWF)**

Im Fachgutachten Meeresschutz biota/2021 (bspw. S. 26) werde aufgeführt, dass im Untersuchungsbereich der Fahrrinne der Biotoptyp NOF - Meeresboden mit Fein- bis Mittelsanden der äußeren Küstengewässer der Ostsee östlich der Darßler Schwelle festgestellt wurde. Offen bleibe hier, ob es sich um einen Lebensraumtyp "Riffe" handele, da der Zuordnungscode in Klammern gesetzt wurde (1170). Der NABU betrachte es als wichtig, dass diese Frage beantwortet werde, denn auch wenn der Biotoptyp NOF zwar laut Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern kein nach § 30 BNatSchG geschützter Biotoptyp, unterliegen Riffe jedoch EU-weit den Schutzvorgaben der FFH-Richtlinie (Anhang I) und werden als natürliche Lebensraumtypen vom Bundesamt für Naturschutz als geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG verstanden.

Zudem gehe aus dem UVP-Bericht hervor, dass Bohrungen oberflächennah anstehenden Geschiebemergel erteuft haben. Es sei daher zu vermuten, dass wenigstens in diesem Bereich des Meeresbodens die bestimmten Fein- bis Mittelsande auf einem Moränenrücken aufliegen (Fläche von >1000m<sup>2</sup>) und damit einen Überlagerungscode UNR (Riff) in der Kartierung verlangen (Baugrund 2020, Bohrung BAZ 2/19; UVP u.a. S.39, S.76; Kartierhinweis NOF).

Der NABU fordere zur Klärung auf, ob nachweislich aufgrund der Kartierungsauswertungen ein Ausschluss von Beeinträchtigungen des FFH LRT 1170 vorliege.

### **Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Die TdV führt dazu aus, dass in der Auflistung der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Biotoptypen beim Biotoptyp NOF zunächst aus rein formalen Gründen der Zuordnungscode 1170 in Klammern mit angegeben worden sei (in Übereinstimmung mit der HzE marin, Anlage 1). Damit werde verdeutlicht, dass bei diesem Biotoptyp ein Schutzstatus als FFH-LRT vorliegen kann, aber nicht muss. Im Weiteren werde darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Probenahmen wiederholt driftende Miesmuschelaggregationen auf Weichböden erfasst wurden. Miesmuscheln können zwar gemäß EU-Definition (EUR 27 2007) biogene Riffe und damit den LRT 1170 bilden. Im Falle von driftenden Miesmuschelaggregationen, die durch Strömungen permanent und über größere Entfernungen verfrachtet werden und dementsprechend keiner Fläche zugeordnet werden können, sei dies aber in der Regel nicht der Fall und ist den Kartierungsunterlagen einschl. der Videobilder auch bei nochmaliger Prüfung nicht zu entnehmen.

Der Zuordnungscode 1170 finde im Zusammenhang mit dem Biotoptyp NOF im Untersuchungsgebiet daher richtigerweise keine Anwendung. Ergänzend werde darauf hingewiesen, dass wie vom NABU bereits richtig angemerkt wurde, der Biotoptyp NOF gemäß HZE marin in Verbindung mit dem BNatSchG generell keinen Schutzstatus nach § 30 BNatSchG aufweise. Weiterhin erfolge der Hinweis, dass der Schutzstatus FFH-LRT nur innerhalb von FFH-Gebieten rechtliche Konsequenzen entfalte. Der gesamte Vorhabenbereich befinde sich aber außerhalb von FFH-Gebieten.

Mit der nachvollziehbaren Erwidern der TdV hat sich die Stellungnahme aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in diesem Punkt erledigt. Es liegt kein Verstoß gegen den gesetzlichen Biotopschutz vor.

## 7. Vereinbarkeit mit den Vorgaben der WRRL und der MSRL

### 7.1 Vereinbarkeit mit den Vorgaben der WRRL

Gemäß § 12 Abs. 7 WaStrG müssen Ausbaumaßnahmen die nach §§ 27 bis 31 WHG maßgebenden Bewirtschaftungsziele beachten. Entsprechend der Rechtsprechung des EuGH (Urteil vom 01.07.2015 –C-461/13 Rn 29) und des BVerwG handelt es bei der Einhaltung der Bewirtschaftungsziele um strikte Zulassungsvoraussetzungen für beantragte Vorhaben. Vorhaben, die gegen das Verschlechterungsverbot der WRRL verstoßen und/oder das Verbesserungsgebot konterkarieren, sind zu versagen, sofern nicht ein Ausnahmetatbestand der WRRL bzw. des WHG einschlägig ist.

Nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird.

Eine Verschlechterung im Sinne dieser Bestimmung liegt nach der Rechtsprechung des EuGH vor, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente (QK) des Anhangs V der Wasserrahmenrichtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers (OWK) insgesamt führt. Ist die betreffende QK bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponenten eine Verschlechterung des Zustands eines OWK im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziffer i WRRL dar (EuGH Urteil vom 1. Juli 2015 – C- 461/13 - LS 2, Rn. 70).

**Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass das hier beantragte Vorhaben zu keinem Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot oder einem Zuwiderlaufen des Verbesserungsgebotes führt.**

Die TdV hat sich in der Unterlage 09 „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ mit der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL auseinandergesetzt. Dabei sind die Auswirkungen der einzelnen Vorhabensbestandteile und Maßnahmen auf die einzelnen Qualitätskomponenten ausführlich und nachvollziehbar betrachtet worden. Zur Vermeidung von Wiederholungen macht sich die Planfeststellungsbehörde den „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ zu eigen, soweit im Folgenden keine anderen Darstellungen erfolgen.

Durch das Vorhaben sind folgende Oberflächenwasserkörper betroffen:

- OWK Wasserkörper Nord- und Ostrügensche Gewässer (DE\_CW\_DEMV\_WP\_15)
- OWK 1- bis 12-Seemeilen-Zone (DE\_CW\_DEMV\_WP\_20)

Beide OWK sind als natürlich eingestuft. Es existiert ein Bewirtschaftungsplan des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Die Beschreibungen des aktuellen Zustandes erfolgen Anhand des zweiten Bewirtschaftungsplanes (BP) für die Flussgebietseinheit (FGE) Warnow/Peene (LUNG M-V 2015A). Der zum Zeitpunkt der Erstellung des Fachbeitrags bereits im Entwurf vorliegende dritte Bewirtschaftungsplan (LUNG M-V 2020A) findet ebenfalls Berücksichtigung (vgl. Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, S. 8).

Grundlage der Bewertungen im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie sind die von WIPROG 2021 und LUNG M-V zur Verfügung gestellten Daten. Zur Verringerung der zu erwartenden vorhabenbedingten Wirkungen auf die Küstengewässer wurden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vorgeschlagen. Dabei wird die Nutzung eines Laderaumsaugbaggers (Hopperbaggers), zur flächigen Aufnahme an der Gewässersohle als Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme umgesetzt (vgl. Baggergutverbringungskonzept S. 18 ff.).

Durch den kleinräumigen und baubedingt teilweise kurzzeitigen Charakter des Vorhabens und der berücksichtigten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind die Wirkpfade nicht geeignet, die biologischen Qualitätskomponenten des Nord- und Ostrügensch Gewässers (WP\_15) nachhaltig zu beeinflussen. Ebenfalls können Auswirkungen auf den chemischen Zustand des Nord- und Ostrügensch Gewässers (WP\_15) sowie auf die 1- bis 12-Seemeilen-Zone (WP\_20) ausgeschlossen werden. Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot ist somit nicht zu erwarten. Gleichmaßen wird das Verbesserungsgebot eingehalten. Die durch das Vorhaben resultierenden Wirkungen haben keinen Einfluss auf geplante bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen zur Erreichung des guten ökologischen Zustands des Nord- und Ostrügensch Gewässers (WP\_15) sowie zur Erreichung des guten chemischen Zustands des Nord- und Ostrügensch Gewässers (WP\_15) und der 1- bis 12-Seemeilen-Zone. Das Vorhaben steht dem Verbesserungsgebot und dem Erreichen der Bewirtschaftungsziele nicht entgegen.

Im Zuge des Vorhabens ist die Errichtung eines Unterfeuers auf dem Festland vorgesehen. Bau-, betriebs- und anlagebedingte Wirkungen, die sich auf den Grundwasserkörper Rügen-Nordost (WP\_KO\_10\_16) ergeben können, wurden ermittelt und diskutiert (Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie S. 14). Aufgrund des sehr kleinräumigen und baubedingt teilweise kurzzeitigen Charakters der Maßnahme sind die resultierenden Beeinträchtigungen jedoch als unwesentlich einzustufen. Eine ausführliche Betrachtung des Grundwasserkörpers ist daher nicht notwendig und konnte entfallen.

## **7.2 Vereinbarkeit mit den Vorgaben der MSRL**

Die Belange der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) wurden im Rahmen der Planunterlage 08 „Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie“ behandelt. Zur Vermeidung von Wiederholungen macht sich die Planfeststellungsbehörde den Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie zu eigen, soweit im Folgenden keine anderen Darstellungen erfolgen.



Gemäß § 45a Abs. 1 WHG, mit welchem die Europäische Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL 2008/56/EG) in nationales Recht umgesetzt wurde, sind Meeresgewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres Zustands vermieden wird und ein guter Zustand erhalten oder spätestens bis zum 31. Dezember 2020 erreicht wird. Zustand der Meeresgewässer ist nach § 45 b Abs.1 WHG der Zustand der Umwelt in Meeresgewässern unter Berücksichtigung von Struktur, Funktion und Prozessen der einzelnen Meeresökosysteme (Nr. 1), der natürlichen physiographischen, geographischen, biologischen, geologischen und klimatischen Faktoren (Nr. 2) und der physikalischen, akustischen und chemischen Bedingungen, einschließlich der Bedingungen, die als Folge menschlichen Handelns in dem betreffenden Gebiet und außerhalb davon entstehen (Nr.3). Ein guter Zustand der Meeresgewässer ist gemäß § 45b Abs. 2 WHG der Zustand der Umwelt in Meeresgewässern, die unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Besonderheiten ökologisch vielfältig, dynamisch, nicht verschmutzt, gesund und produktiv sind und die nachhaltig genutzt werden, wobei die einzelnen Meeresökosysteme ohne Einschränkungen funktionieren und widerstandsfähig gegen vom Menschen verursachte Umweltveränderungen sind und sich die unterschiedlichen biologischen Komponenten der Meeresökosysteme im Gleichgewicht befinden, die im Meer lebenden Arten und ihre Lebensräume geschützt sind und ein vom Menschen verursachter Rückgang der biologischen Vielfalt verhindert wird und vom Menschen verursachte Einträge von Stoffen und Energie, einschließlich Lärm, in die Meeresumwelt keine nachteiligen Auswirkungen auf die Meeresökosysteme, die biologische Vielfalt, die menschliche Gesundheit und die zulässige Nutzung des Meeres haben.

Zur Erreichung des guten Umweltzustandes sind die Meeresökosysteme somit zu schützen und zu erhalten und in Gebieten, in denen sie geschädigt wurden, wiederherzustellen sowie die vom Menschen verursachten Einträge von Stoffen und Energie, einschließlich Lärm, in die Meeresgewässer schrittweise zu vermeiden und zu vermindern mit dem Ziel, signifikante nachteilige Auswirkungen auf die Meeresökosysteme, die biologische Vielfalt, die menschliche Gesundheit und die zulässige Nutzung des Meeres auszuschließen.

Im Rahmen der rechtlichen Bewertung ist dem folgend zu prüfen, ob die Auswirkungen des Vorhabens den Zustand der wesentlichen Eigenschaften und Merkmale oder die Situation der signifikanten Belastungen verschlechtern oder einer Verbesserung des Zustands der Deskriptoren sowie der operativen Umweltziele entgegenstehen. Anknüpfungspunkt für die Prüfung ist dabei gemäß § 45 a ff. WHG das Meeresgewässer, welches die Küstengewässer sowie die Gewässer im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone und des Festlandsockels, jeweils einschließlich des Meeresgrundes und des Meeresuntergrundes erfasst.

Gemäß § 45 a Abs. 3 WHG sind die Deutsche Nord- und Ostsee getrennt zu bewerten. Räumlicher Bewertungsmaßstab ist somit das gesamte Meeresgewässer Deutsche Ostsee, welches eine Gesamtfläche von 15.500 km<sup>2</sup> umfasst (BLANO 2018). Der gute Zustand des Ostseegewässers konnte bisher nicht erreicht werden (Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie S. 12). Die Nichterreicherung ist dabei vor allem auf physische Belastungen, Eutrophierung, Schadstoffe, Meeresmüll, Unterwasserschall, nicht-einheimische Arten, kommerziellen Fischfang und Wanderbarrieren zurückzuführen (Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie S. 13 f.).

Die Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele für Meerestgewässer gemäß § 45 a WHG ist erfolgt. (vgl. Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie S. 15 ff.).

Dabei werden sowohl das Bewirtschaftungsziel „Vermeidung der Verschlechterung des Zustands der Meerestgewässer“ gem. § 45a Abs. 1 Nr. 1 WHG als auch das Bewirtschaftungsziel „Erreichung eines guten Zustands der Meerestgewässer“ gem. § 45a Abs. 1 Nr. 2 WHG geprüft.

Die vorhabenbedingten Auswirkungen sind dabei nicht geeignet, eine Verschlechterung des Umweltzustands der deutschen Ostsee herbeizuführen oder einer Verbesserung entgegenzustehen.

### **7.3 Stellungnahme**

Zu dem Themenbereich WRRL und MSRL ist folgende Stellungnahme eingegangen:

#### **E019 LUNG – Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie**

Die relevanten Unterlagen (Fachbeitrag WRRL (Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. EG Nr. L 327 S. 1)) und MSRL (Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.06.2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie & Rahmenrichtlinie, ABl. EG Nr. L 164 S. 19), Fachgutachten Marine Biotopkartierung, Baggergutverbringungskonzeption) wurden geprüft. Das LUNG schließt sich der Auffassung der Gutachter an, dass das Vorhaben nur lokale und zeitlich begrenzte Auswirkungen auf den Wasserkörper Nord- und Ostrügenschel Gewässer (WP 15) habe. Die Ziele der WRRL und MSRL würden dadurch nicht gefährdet werden. Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot sei nicht gegeben, auch das Verbesserungsgebot werde eingehalten. Die durch das Vorhaben resultierenden Wirkungen hätten keinen Einfluss auf geplante bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen zur Erreichung des guten ökologischen Zustands des Wasserkörpers WP\_15 sowie zur Erreichung des guten chemischen Zustands und der Territorialgewässer (1- bis 12-Seemeilen-Zone). Das Vorhaben stehe dem Verbesserungsgebot und dem Erreichen der Bewirtschaftungsziele nicht entgegen.

### **7.4 Ergebnis**

Auf Basis der Fachbeiträge 09 und 08 zu diesem Beschluss und der positiven Stellungnahme des LUNG E019 kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben mit den Zielen der WRRL und der MSRL vereinbar ist.

## **8. Darstellung und Bewertung weiterer abwägungsrelevanter Belange**

### **8.1 Kampfmittel**

Laut Kampfmittelbelastungsauskunft des Landesamtes für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz Mecklenburg-Vorpommern vom 12. August 2017 (Anlage 15) stellt die festgestellte Kampfmittelbelastung in der derzeitigen Situation keine Gefahr dar. In der Auskunft wird folgendes hierzu aufgeführt:

„Wenn es sich bei den hier angefragten Vertiefungsarbeiten der äußeren Hafenzufahrt um Ausbaggerungen in einer bestehenden Fahrrinne handelt, so bestehen aus Sicht des MBD keine Bedenken gegen die Ausführung dieser Arbeiten. Ist im Zusammenhang mit der Vertiefung der Zufahrt auch eine Verbreiterung geplant, so sollte der über die derzeitige Fahrrinne hinausgehende Bereich vor den eigentlichen Baggerungsarbeiten unter Zuhilfenahme einer marinen Kampfmitteldetektion mit Side Scan Sonar und Geomagnetik überprüft werden.“ (Anlage 15 der Planunterlagen).

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde handelt es sich vorliegend jedoch nicht um eine bereits bestehende und unterhaltene Fahrrinne, die lediglich weiter vertieft wird. Vielmehr ist eine Fahrrinne gegenwärtig nicht vorhanden. (vgl. Erläuterungsbericht S. 8). Zudem ist eine Verbreiterung der jetzt von der Schifffahrt genutzten Zufahrt geplant (vgl. Erläuterungsbericht S. 9). Folglich mag die festgestellte Kampfmittelbelastung in der derzeitigen Situation keine Gefahr darstellen; diese könnte sich jedoch durch den geplanten Ausbau ändern. Da hier erstmals gebaggert wird, ist es entsprechend der Aussage der Anlage 15 der Planunterlagen unerheblich, ob vertieft oder verbreitert wird.

Wie sich aus der Anlage 15 weiter ergibt, sei es in der Ostsee in den vergangenen Jahren bei diversen Tätigkeiten, wie z.B. Sandentnahmen zum Küstenschutz, immer wieder zu Munitionsfunden gekommen. Konkrete Hinweise, wie die Eintragung von alten Schießgebieten in Seekarten, liegen nicht in allen Fällen vor. Die Arbeiten der geplanten Vertiefung der äußeren Hafenzufahrt werden in einem Gebiet durchgeführt, welches im 2. Weltkrieg Bestandteil zweier bekannter Schieß- und Übungsgebiete war. Hier wurden Schießübungen mit Flak, Küsten- und Schiffsartillerie bis Kaliber 21 cm durchgeführt. Die Zufahrt befindet sich zudem in einem bekannten Verminungsgebiet der Alliierten. Funde von Großkampfmitteln, wie Grundminen, können aus diesem Grund nicht ausgeschlossen werden. Im Zusammenhang mit dem Luftangriff auf Sassnitz in der Nacht vom 06. zum 07.03.1945 sind Fehlabbwürfe von Bomben und englischen Grundminen möglich.

Zur Verhütung von Gefahren wird auf die Anordnung A.II.1.4 und deren Begründung verwiesen.

### **8.2 Wirtschaft**

Zu dem Themenbereich Wirtschaft ist folgende Stellungnahme eingegangen:

**E021 IHK HRO – Industrie- und Handelskammer zu Rostock**

Die IHK zu Rostock begrüße grundsätzlich die Vertiefung der Hafenzufahrt und stimme dem grundsätzlichen Planungsziel zu. Der Hafen Mukran sei als östlichster Tiefwasserhafen Deutschlands im Gesamtnetz der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) als „port of common interest“ benannt, mit dem Ziel der weiteren Entwicklung zur Stärkung der logistischen Funktion des europäischen Netzwerks. Das geplante Vorhaben stimme zudem mit den Zielen des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V), wonach der Hafen Sassnitz zu den landesweitbedeutsamen Häfen zähle, als auch mit den daraus abgeleiteten Zielen des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern (RREP VP), überein. Beide sehen leistungsfähige seeseitige Hafenzufahrten als Mittel zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen und den bedarfsgerechten Ausbau zu wirtschaftlichen Entwicklungskernen in der Funktion als Universalhafen und Logistikstandort vor. Die Vorhaben trüge auch dazu bei, bestehende Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen. Durch die wirtschaftlichen Verflechtungen würden die Beschäftigungseffekte darüber hinaus auch in benachbarte Regionen ausstrahlen.

Da sich jedoch in der weiteren Umgebung z. B. mit den Ostseebädern Binz, Sellin und Baabe, aber auch mit der Stadt Sassnitz verschiedene touristische Hotspots der Insel Rügen befinden, die für die regionale Wirtschaft von herausragender Bedeutung sind dürfe es durch die Baggerarbeiten nicht zu Beeinträchtigungen der Badewasserqualität, bedingt durch Sedimentausbreitungen des Baggerguts, kommen.

#### **Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Ansicht der IHK zu Rostock, dass das Vorhaben zu positiven wirtschaftlichen Effekten führen wird.

Die Umlagerungsfläche befindet sich mehrere Kilometer von Sassnitz entfernt in nordöstlicher Richtung. Alle anderen angesprochenen Touristenstandorte liegen deutlich weiter entfernt. Die TdV stellt im Baggergutverbringungskonzept dar, dass auf Grund der gewählten Art der Bagger (Baggergutverbringungskonzept S.16.ff.) die Arbeiten weitgehend trübungsarm erfolgen. Zur Umlagerung selbst gab es Untersuchungen der Trübungen auf bis zu -12 m NHN. Dort kam es kaum zu Trübungen in den Uferbereichen. Die Baggergutverbringung an der Umlagerungsstelle findet in einer wesentlich größeren Wassertiefe statt, weshalb Trübungen in den Uferbereichen nahezu ausgeschlossen werden können.

Dies bestätigte die TdV auch noch einmal im Erörterungstermin. Negative Auswirkungen auf den Tourismus sind somit nicht zu befürchten.

### **8.3 Fischerei**

Zu dem Themenbereich Fischerei ist folgende Stellungnahmen eingegangen:

#### **E015 LALLF M-V – Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern**

Einer Ablagerung des anfallenden Baggergutes auf der vorgesehenen Weißfläche könne nicht zugestimmt werden, da sich diese im Sassnitzer Graben befinde. Der Sassnitzer Graben ist ein Vorbehaltsgebiet für die Fischerei innerhalb der Drei-Seemeilen-Zone der Landesseeegewässer (KüFO, § 10 Abs. 1-3). Auf Antrag kann die obere Fischereibehörde in diesem Gebiet die Ausübung der Fischerei mit aktiven Methoden, insbesondere zur Heringsfischerei, zulassen. Die räumliche Ausdehnung für die fischereiliche Nutzung des Sassnitzer Grabens regele § 10 Abs. 3, Nr. 4.3 KüFO. Der Sassnitzer Graben sei bedingt durch seine Morphologie und eine damit verbundene besondere Strömungsspezifika ein bevorzugter Aufenthaltsbereich für wichtige Nutzfischarten (u.a. Dorsch, Hering, Plattfisch, Aal) sowie Kleinfische. Eine Veränderung des Bodenprofils kann somit zu nicht kalkulierbaren Beeinträchtigungen der Strömung und in der Folge des Fischbestandes führen. Die Einrichtung einer Umlagerungsstelle im geplanten Bereich sei daher aus fischereilicher und ökologischer Sicht, abzulehnen. Als Alternative der Baggergutverbringung sollte die Möglichkeit der Nutzung der Schüttstelle nordöstlich von Granitzer Ort geprüft werden. Der Transportweg entspreche etwa der gleichen Strecke wie gegenwärtig vorgesehen.

Diese Stellungnahme wurde vom LALLF sowohl im Rahmen der 1. Planänderung als auch im Erörterungstermin aufrechtgehalten.

#### **Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Die TdV erwiderte, dass das Vorhaben grundsätzlich in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Raumordnung und der Landesplanung stehe (siehe. B.III.4). Es befinde sich nach Ziffer 8.3 Abs.2 LEP M-V in einem Vorranggebiet Schifffahrt. Der Sassnitzer Graben stelle gem. § 10 Abs. 3, Nr. 4.3 KüFO ein Vorbehaltsgebiet für Fischerei dar. Folglich liege ein Nutzungskonflikt vor (siehe. B.III.9.4).

Während des gesamten Verfahrens sei das LALLF mit eingebunden gewesen. Weder zum Scopingtermin noch auf Nachfrage durch das Planungsbüro UmweltPlan GmbH per Email am 9. November 2021 wurde durch das LALLF darauf hingewiesen, dass es im Vorhabenbereich fischereilich genutzte Bereiche gebe.

Die vom LALLF vorgeschlagene Schüttstelle nordöstlich von Granitzer Ort komme nicht in Betracht. Die TdV stellt im Erörterungstermin klar, dass nach Aussage des WSA Ostsee dieser Bereich als Umlagerungsstelle nicht mehr genutzt werden dürfe.

Der Flächenanteil des durch die Umlagerungsstelle betroffenen Gebietes betrage aber lediglich 0,65% des Vorbehaltsgebietes Fischerei. Die fischereiliche Nutzung sei somit nur auf einem sehr kleinen Bereich für einen Zeitraum von ca. 20 Wochen eingeschränkt (vgl. Baggergutverbringungskonzept S. 33). Nachfolgende Unterhaltungsbaggerungen fallen durch die deutlich geringere Menge an Baggergut und zeitlicher Intensität alle zwei bis vier Jahre (vgl. Baggergutverbringungskonzept S. 30ff.) dabei nicht ins Gewicht.

Auch erscheine es unwahrscheinlich, dass die Umlagerung tatsächlich das Bodenprofil derart verändere, dass es zu nicht kalkulierbaren Beeinträchtigungen der Strömung komme. Der TdV

stellt im Erörterungstermin klar, dass in einer tiefen Zonierung von -23/23,5m NHN bis auf -20/20,5m NHN Material aufgelagert wird. Somit bleibe der Grabencharakter in diesem Bereich erhalten. Zudem seien die Strömungsverhältnisse bei Tiefen von mehr als -8m NHN - -9m NHN nicht mehr vorhanden (vgl. auch Baggergutverbringungskonzept S. 30ff.).

Auch befindet sich die Umlagerungsfläche im äußersten Randbereich des Vorbehaltsgebiets Fischerei und des Vorranggebietes Schifffahrt zu einer bereits von der Schifffahrt genutzten Fahrrinne, um so die Transportwege zu minimieren.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann der Stellungnahme des LALLFs nicht entsprochen werden. Durch die weit vorangeschrittene Planung und die nur kurzzeitige, räumlich sehr begrenzte Einschränkung der fischereilichen Belange überwiegt das Interesse der TdV an der vorgesehenen Umlagerungsfläche 5650 in der Prorer Wiek. Mangels Alternativen und der plausiblen Darstellung der TdV, dass es nicht zu unkalkulierbaren Beeinträchtigungen des Bodenprofils kommt, kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Umlagerung auf der geplanten Fläche erfolgen.

#### **8.4 Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung**

Das Vorhabengebiet befindet sich nach Ziffer 8.3 Abs.2 LEP M-V in einem Vorranggebiet Schifffahrt. Der Sassnitzer Graben, in welchem sich die Umlagerungsstelle befindet, stellt gem. § 10 Abs. 3, Nr. 4.3 KüFO ein Vorbehaltsgebiet für Fischerei dar. Folglich liegt ein Nutzungskonflikt vor.

Das Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern hat mit Schreiben vom 8. Juli 2022 eine landesplanerische Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben (E018) und mit Schreiben vom 27. Dezember 2022 eine weitere zur 1. Planänderung (PÄ E016).

Beide Stellungnahmen kamen zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und der Landesplanung stehe.

Der Hafen Sassnitz sei im Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V, 2016) als landesweit bedeutsamer Seehafen festgelegt. An das Hafengebiet schließe unmittelbar ein Vorranggebiet Schifffahrt an. Das Vorhaben stehe in Übereinstimmung mit den Zielen Ziffer 5.1.2 Abs. 6 und 8 LEP M-V [landesweit bedeutsame Seehäfen; Bundeswasserstraßen] sowie Ziffer 8.3 Abs. 2 LEP M-V [Vorranggebiet Schifffahrt].

Der Fährhafen Sassnitz sei im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREPVP, 2010) als überregional bedeutsamer Hafen festgelegt. Das Vorhaben stehe in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Ziffer 6.4.4 Abs. 1-3 RREP Vorpommern [Schiffsverkehr und Häfen]. Mit der geplanten Maßnahme werde die Position des Hafens im Transeuropäischen Netzwerk gestärkt und die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens verbessert.

Bezugnehmend darauf ist zum Themenbereich Raumordnung folgende Stellungnahmen eingegangen:

### **PÄ E016a Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern**

Nach erneuter Durchsicht der Unterlagen werden die beiden vorausgegangenen Stellungnahmen bekräftigt und präzisiert.

Das Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern (LALLF M-V) weist in seiner Stellungnahme zu Recht darauf hin, dass sich die Weißfläche für die Umlagerung des Baggerguts in einem marinen Vorbehaltsgebiet Fischerei gemäß Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V, 2016) befinde. Die Festlegung dieser Vorbehaltsgebiete erfolgte wesentlich auf der Basis fischereifachlicher Kriterien. Gemäß Grundsatz Ziffer 8.4. Abs.2 des LEP M-V solle in marinen Vorbehaltsgebieten Fischerei „den Belangen der Küstenfischerei sowie dem Erhalt der Fischarten und -bestände und ihrer Habitate besonders Rechnung getragen werden. Dies ist bei der Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Planungen, Maßnahmen, Vorhaben, Funktionen und Nutzungen zu berücksichtigen.“ Insofern habe die Ausweisung als Vorbehaltsgebiet Fischerei durchaus eine verbindliche Wirkung (vgl. Ergänzende Hinweise in der Abwägung der Stellungnahme E015 LALLF M-V).

Der Stellungnahme des LALLF M-V könne entnommen werden, dass die Berücksichtigung der Belange der Küstenfischerei sowie des Erhalts der Fischarten und -bestände und ihrer Habitate aus fachlicher Sicht bei der geplanten Maßnahme nicht in ausreichendem Maße erfolgt sei. Somit müssen aus raumordnerischer Sicht nunmehr Bedenken gegen die Baggergutumlagerung an die bislang geplante Stelle in der Prorer Wiek, nordöstlich des Hafens Sassnitz - Mukran und südöstlich von Sassnitz erhoben werden.

Das Vorhaben zum Ausbau der Zufahrt zum Hafen Sassnitz stehe bei Berücksichtigung der Belange der Küstenfischerei sowie des Erhalts der Fischarten und -bestände und ihrer Habitate weiterhin in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung.

#### **Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Wie bereits dargelegt, ist die fischereiliche Nutzung lediglich auf 0,65 % des gesamten Vorbehaltsgebiets Fischerei für einen Zeitraum von ca. 20 Wochen eingeschränkt. (vgl. Baggergutverbringungskonzept S. 33). Nachfolgende Unterhaltungsbaggerungen fallen durch die deutlich geringere Menge an Baggergut und zeitlicher Intensität alle zwei bis vier Jahre (vgl. Baggergutverbringungskonzept S. 30ff.) dabei nicht ins Gewicht.

Weiterhin ist es nicht zu erwarten, dass die Umlagerung tatsächlich das Bodenprofil derart verändere, dass es zu nicht kalkulierbaren Beeinträchtigungen der Strömung kommt und somit wichtige Aufenthaltsbereiche für Nutzfischarten wie Dorsch, Hering, Plattfisch oder Aal verschwinden.

Nach Abwägung aller entscheidungserheblichen Belange finden die Interessen der Küstenfischerei sowie des Erhalts der Fischarten und -bestände und ihrer Habitate ausreichend Berücksichtigung (vgl. B.III.9.3). Durch diese ausreichende Berücksichtigung steht das Vorhaben in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung.



## 8.5 Schiffahrt/ Gewässerkunde

Zu dem Themenbereich Schiffahrt ist folgende Stellungnahmen eingegangen:

### **E020 Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee (WSA Ostsee)**

Gegen das genannte Vorhaben bestünden keine grundsätzlichen Bedenken.

Hingegen der Aussage aus dem Baugrundgutachten (Zusammenfassung auf S. 12), dass jegliche Schadstoffanalysen den RW 1 der GÜBAK eingehalten werden würden, erreiche der Wert für Quecksilber tatsächlich in BAZ 7 mit 1,2mg/ kg den RW2.

Die in den Unterlagen angegebenen Fahrwassergeometrien würden geringfügig von den PIANC-Ergebnissen abweichen. In der Schiffsführungssimulation werde gezeigt, dass mit diesen abweichenden Geometrienein sicheres An- und Ablaufen durch das Bemessungsfahrzeug (LOA:229,20 m, BOA: 38,00 m und T: 13,50 m) dennoch möglich sei.

Nach jetzigem Stand biete der östliche Teil der Reede Sassnitz bzw. der Reede Binz genügend Wassertiefe für ein sicheres Liegen von Fahrzeugen der Post-Panmax-Klasse. Dafür sei nach derzeitigem Kenntnisstand eine Wassertiefe von mindestens 16,9 m erforderlich, um auch bei länger anhaltenden Winden sicher am Anker zu liegen. Sollte dennoch beabsichtigt werden, eine Tiefwasserreede (TWR) einzurichten, sei dies über eine Bedarfsanforderung der TdV einzuleiten. Bei einem Bedarf an einer TWR seien alle damit einhergehenden Arbeiten (Sondierung, Bereinigen, ggf. Kampfmittelberäumung, Verkehrssicherungspflicht, Unterhaltungspflicht etc.) von der TdV zu veranlassen und auf ihre Kosten umzusetzen. Dies beziehe sich auch auf ggf. erforderliche Untersuchungen zum sicheren Aufsuchen und Ablaufen der Tiefwasserreede. Gemäß § 2 Abs. 2 und § 7 der Übertragungsvereinbarung werde dem TdV der Ausbau und die Unterhaltung des geplanten Fahrwasserabschnittes übertragen. Dies beinhalte das Baggern, die künftigen Unterhaltungsbaggerungen und die notwendigen Verkehrssicherungspeilungen des Fahrwassers und der Umlagerungsfläche. Die Kosten dafür trage der TdV. Dies solle durch die Planfeststellungsbehörde eindeutig im Beschluss zum Planfeststellungsverfahren festgeschrieben werden. Gemäß § 2 Abs. 3 der Übertragungsvereinbarung würden keine hoheitlichen Befugnisse, insbesondere strom- und schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen, auf den TdV übertragen.

Gemäß § 6 Satz 2 Nummer 5 der Übertragungsvereinbarung vom 24.11.2017 sei die Planung und Ausführung des Streckenabschnittes inkl. Setzen und Betreiben von schwimmenden und festen Schifffahrtszeichen durch den Träger des Vorhabens (TdV) auf seine Kosten vorzunehmen.

Für das Setzen und Betreiben inkl. Unterhaltung und Instandsetzung von schwimmenden und festen Seezeichen sei vom TdV eine Genehmigung nach §34 WaStrG zu beantragen. Diese Genehmigung sei von den eingesetzten Seezeichen und den endgültigen Positionen abhängig und müsse im Rahmen der Ausführungsplanung durch das WSA genehmigt werden. Dies solle durch die Planfeststellungsbehörde im Beschluss zum Planfeststellungsverfahren, auch im Hinblick auf die Kosten, festgeschrieben werden.

Zur räumlichen Festlegung der Unterhaltungspflicht sei der TdV gemäß § 8 WaStrG zu verpflichten, den seeseitigen Startpunkt des Fahrwassers bzw. der Fahrrinne mit einem Tonnenpaar zu kennzeichnen. Für das gegebenenfalls notwendig werdende Ausbringen von Messstellen/Tonnen in der Bundeswasserstraße sei jeweils eine gesonderte Genehmigung gemäß § 34 WaStrG vom WSA Ostsee erforderlich. Die bauzeitlich zum Einsatz kommenden schwimmenden Fahrzeuge und Geräte bedürfen einer jeweiligen schiffahrtspolizeilichen Genehmigung (SPG) nach § 57 SeeSchStrO. Die Angaben zu den Fahrzeugen und Geräten sollen mit Bauablauf dem WSA Ostsee mindestens 6 Wochen vor Beginn der Arbeiten vorzulegen seien. Ansprechpartner sei hier für das WSA Ostsee.

Weiterhin hat das WSA Ostsee noch Nebenbestimmungen vorgeschlagen, welche sich mit Strom- und Schiffahrtspolizei, Gewässerkunde, Richtfeuer und Liegenschaften auseinandersetzen.

Dabei fordert es zu Thema Richtfeuer u. a.:

34. Die technische Ausgestaltung des Richtfeuers ist mit dem WSA Ostsee (Fachbereiche S, W und M sowie der BüMVt bzw. FGnt) abzustimmen. Die Vorlage einer leuchtfeuertechnischen Berechnung ist erforderlich.

Zudem wurde klargestellt, dass die Bundeswasserstraße für den planfestzustellenden Bereich nicht inkommunalisiert und katastriert wurde. Es stellt somit bürgerlich rechtliches Eigentum im Sinne des § 903 BGB dar. Bei dem Hafen Mukran handelt es sich um einen dem allgemeinen Verkehr dienenden Hafen. Daraus leitet sich ab, dass die Vertiefung der Zufahrt zum Hafen ebenfalls dem öffentlichen Interesse dient. Das WSA Ostsee stellt dem TdV anheim, die für das Vorhaben erforderliche Flächeninanspruchnahme nach § 1 Abs. 5 WaStrG zu regeln. Die zu herzustellende Zufahrt schließt direkt an den aus der Bundeswasserstraße ausgegrenzten Hafen an.

Die Flächeninanspruchnahme der zur aquatischen Umlagerung auszuweisenden Umlagerungsfläche in der Bundeswasserstraße ist durch einen schuldrechtlichen Vertrag mit dem WSA Ostsee zu regeln.

#### **Zu der Stellungnahme ist wie folgt auszuführen:**

Entsprechende Dokumente zur Chemie wurden im Rahmen der 1. Planänderung angepasst. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung des WSA Ostsee, dass die Kosten des Ausbaus, der Unterhaltung und der Verkehrssicherungspflichten von der TdV zu tragen sind. Auch kommt sie zu dem Ergebnis, dass ein sicheres An- und Ablufen der Schiffe nach den Ergebnissen der Schiffssimulation immer noch gewährleistet wird. Die Planfeststellungsbehörde folgt auch den vorgetragenen Belangen zum Thema Strom- und Schiffahrtspolizei, Gewässerkunde, Richtfeuer und Liegenschaften und hat die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen in den verfügbaren Teil des Planfeststellungsbeschlusses weitestgehend mit aufgenommen (vgl. A.II.5).

Bezüglich der geforderten Nebenbestimmung 34 wandte die TdV ein, dass ein Austausch über die technische Ausgestaltung des Richtfeuers bereits mit einem Mitarbeiter des WSA über den gesamten Zeitraum der Planung stattgefunden habe. Die leuchtfeuer-technische Berechnung sei ebenfalls über diesen Mitarbeiter erfolgt. Sämtliche Ergebnisse zum Abstand OF und UF und entsprechenden Höhen seien das Ergebnis dieser Berechnungen und wurden planerisch umgesetzt.

Auf dem Erörterungstermin gab das WSA zu verstehen, dass besagter Mitarbeiter nun in Rente sei und es Unstimmigkeiten mit den Freihalteflächen gebe. Dem WSA sei nur wichtig, dass vor Inbetriebnahme die TdV sich noch einmal mit dem WSA in Verbindung setze.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dürfen die bisherigen Berechnungen verwendet werden, da es unbillig für die TdV erscheint, bereits in Abstimmung WSA getroffene Entscheidungen nun ungültig werden zu lassen. Die Anordnung A.II.5.4.1 wird deshalb wie folgt gefasst:

„Soweit im Vorfeld bereits Abstimmungen zur technischen Ausgestaltung und leuchtfeuer-technischen Berechnung stattgefunden haben, sind diese zu verwenden, soweit sie dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.“

Spätestens vor Inbetriebnahme der Anlage ist sich dazu noch einmal mit dem WSA Ostsee abzustimmen.“

## **8.6 Wasserwirtschaft, Gewässerschutz, Gewässerbenutzung**

Zu dem Thema Schutzgut Gewässerbenutzung ist folgende Stellungnahme eingegangen:

### **E022 Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt (StALU)**

Die Umlagerung von ca. 475.566 m<sup>3</sup> Baggergut (52 % Sand, 25 % Mergel, 23 % Schluff) in der Prorer Wiek auf die Umlagerungsfläche 5650 stelle eine erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar. Die dafür erforderlichen Antragsunterlagen seien hiermit vorgelegt worden.

Grundsätzlich habe Planfeststellung und -genehmigung konzentrierende Wirkung. Hiervon ausgenommen sei das Wasserrecht (Erlaubnisse/Bewilligungen für Gewässerbenutzungen):

Allerdings entscheidet gemäß § 19 Abs. 1 WHG bei Vorhaben, für das ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird und mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis.

Die Entscheidung sei gemäß § 19 Abs. 3 WHG im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen. Die Erlaubnis sei gemäß § 12 Abs. 1 WHG zu versagen, wenn:

1. schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder ausgleichbare Gewässeränderungen zu erwarten sind oder

2. andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden.

Das Einvernehmen zur Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 WHG könne unter der Maßgabe erteilt werden, dass

- die nachfolgenden wasserwirtschaftlichen Nebenbestimmungen und Hinweise in die Entscheidung übernommen werden und
- der Gewässerbenutzung in Auswertung der Stellungnahmen der in ihren Aufgabenbereich betroffenen Behörden (z. B. Naturschutz, Fischerei, Tourismus) Versagungsgründe nach § 12 Abs. 2 WHG nicht entgegenstehen.

Weiterhin hat das StALU noch Nebenbestimmungen und Hinweise erlassen.

#### **Zu der und Stellungnahmen ist wie folgt auszuführen:**

Die Planfeststellung erfolgt hier für die Baggerung und die Umlagerung sowie die Unterhaltung auf Basis des WaStrG, nicht auf Basis des WHG. Gem. § 12 Abs. 6 WaStrG bedürfen Maßnahmen, die u.a. dem Ausbau einer Bundeswasserstraße dienen, keiner wasserrechtlichen Erlaubnis, Bewilligung oder Genehmigung. Die wasserwirtschaftlichen Belange werden über das Einvernehmen gewahrt.

Die inhaltlich geforderten Nebenbestimmungen sind im ersichtlichen Umfang in den verfügbaren Teil des Planfeststellungsbeschlusses mit aufgenommen worden, vgl. A.II.2.

#### **8.7 Sonstiges**

Zum Thema aquatische Ökosysteme ist vorgetragen worden:

##### **E014 LAV M-V – Landesanglerverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.**

Satzungsgemäßes Ziel des Landesanglerverbandes Mecklenburg-Vorpommern e.V. sei der Umwelt-, Natur- und Artenschutz mit besonderem Augenmerk auf die aquatischen Ökosysteme des Landes. Trotz der anthropogenen Überprägung sowie Nutzung des Fährhafens Sassnitz lägen im Maßnahmengbiet vielfältige Biotopstrukturen mit dem entsprechenden Potenzial für eine diverse Biozönose inklusive streng geschützter Arten (siehe Artenschutzfachbeitrag). Im Rahmen der geplanten Arbeiten können Beeinträchtigungen dieser Habitats bzw. der Biozönose nicht ausgeschlossen werden. Folgerichtig ergäbe sich ein erheblicher Kompensationsbedarf sowie die Notwendigkeit geeigneter Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen.

Grundsätzlich entsprechen die vorgelegten naturschutzfachlichen Unterlagen den fachlichen Ansprüchen sowie den gesetzlichen Vorgaben. In Bezug auf die Biotopkulisse nebst Arteninventars seien die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als vertretbar zu bewerten, speziell unter Berücksichtigung der anthropogenen Vorbelastung sowie Bedeutung der geplanten Maßnahme.

Nach gutachterlicher Einschätzung könne durch die aufgeführten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen eine vorhabenbedingte Auslösung von Verbotstatbeständen ausgeschlossen werden. In diesem Zusammenhang empfehle sich die Prüfung der Schadstoffbelastung des Sediments direkt aus dem Hafenumbereich (2. Bauabschnitt Liegeplatz 03a Hafen Mukran) und ob dieses Material ebenfalls im vorgesehenen Bereich verklappt werden könne.

Grundsätzlich sei jedoch dem Vorhaben unter Berücksichtigung der gutachterlichen Empfehlungen bei den Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zuzustimmen. Die vorgelegten Maßnahmen sollten Bestandteil der entsprechenden Auflagen sein. Zur Überwachung der fachgerechten Umsetzung müssen die Arbeiten durch eine ökologische und umweltfachliche Bauüberwachung begleitet werden.

Die beauftragten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sollten auch bei den nachgelagerten Unterhaltungsbaggerungen zur Anwendung kommen.

**Zu der und Stellungnahmen ist wie folgt auszuführen:**

Die TdV beabsichtigt, Baggergut, welches aus der Ertüchtigung des Liegeplatzes 03a angefallen ist, auf die geplante Umlagerungsstelle zu verbringen. Auch wurden Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Auswirkungen nicht nur für die Bauarbeiten, sondern auch für spätere Unterhaltungsbaggerungen angeordnet, mit Ausnahme der Bo2, welche nur für Maßnahmen an Land Wirkung entfaltet.

Einer ökologischen Baubegleitung bedarf es nicht. Die Eingriffe, die vorhabenbedingt stattfinden, entstehen an vergleichsweise geringwertigen Biotopen. Zudem ist ein sehr kleiner Landbereich betroffen. Mit Ausnahme einer Vermeidungsmaßnahme, welche in der Bauzeitenregelung A.II.1.2 festgelegt wurde, gibt es für die TdV substantiell keine Maßnahmen, die überwacht werden müssen. Auch wurde dies von keiner Behörde oder von keinem Umweltverband bisher gefordert weshalb die Anordnung einer ökologischen Baubegleitung unangemessen wäre.

Somit kann der Stellungnahme nur bedingt gefolgt werden.

## **9. Gesamtabwägung**

Die in diesem Beschluss gegenständliche Erweiterung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Mukran dient dem wirtschaftlichen Betrieb des Hafens. Das Vorhaben soll die erforderlichen Voraussetzungen für die Abfertigung von Massengutfrachtern der Post-Panamax-Klasse schaffen. Insbesondere durch den stark anwachsenden Getreideumschlag steigt die Nachfrage an weiteren Umschlagskapazitäten. Die zunehmend in der Ostsee eingesetzten Panamax-Klassen können auf Grund der gegenwärtigen nautischen Wassertiefe oft nur teilweise beladen werden. Je nach Bauart des Schiffes ist dann lediglich eine Beladung von 60-80% möglich.

Die in den obigen Kapiteln umfassend dargestellten und bewerteten Auswirkungen auf Rechte Einzelner oder der Allgemeinheit (wie z. B. Umwelt), haben auch nach den in den eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zur Kenntnis gebrachten Belangen kein solches Gewicht, dass dadurch eine Versagung der Planfeststellung des Vorhabens ausgelöst würde.

Die Planfeststellungsbehörde hat die verschiedenen dem Vorhaben gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange in eine Gesamtabwägung eingestellt. Dabei haben sich die auf Grund der Durchführung des Vorhabens prognostizierten nachteiligen Auswirkungen gegenüber den bei Verwirklichung erwarteten positiven Effekten nicht als überwiegend erwiesen.

Das Anhörungsverfahren hat gezeigt, dass neben den bereits in den Planunterlagen aufgeführten Beeinträchtigungen der Umwelt und betroffener Dritter nur sehr wenige zusätzliche Belange vorgetragen wurde.

Die naturschutzfachlichen Eingriffe wurden durch Minderungsmaßnahmen soweit möglich reduziert. Die verbleibenden Eingriffe werden durch die Ökokontomaßnahme „Entwicklung von Salzgrasland auf der Insel Görmitz“ (VG-015) kompensiert. Die europäischen Umweltschutzrichtlinien FFH-RL, WRRL und MSRL werden eingehalten.

## **10. Begründung der Anordnungen und Begründung des Vorbehalts weiterer Anordnungen:**

Die unter Abschnitt A.II. getroffenen Anordnungen sind durch das Vorhaben bedingt und im öffentlichen Interesse erforderlich (§ 74 Abs. 2 VwVfG). Sie sind von Amts wegen angeordnet und dienen dem Ausgleich oder der Verhütung von Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit und dem Schutz von Rechten anderer. Hierbei wurde zum Teil den Anregungen bzw. Forderungen der beteiligten Behörden und Einwendungsführern Rechnung getragen. Den Anordnungen sind Kurzbegründungen direkt beigelegt. Hinsichtlich der konkreten Begründung für die einzelnen Anordnungen wird ergänzend auf die jeweils betroffenen Einzelthemen in Teil B.III. Materiellrechtliche Würdigung verwiesen. Die nach den einschlägigen Rechtsvorschriften für die TdV darüber hinaus unmittelbar bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich nicht ausdrücklich aufgenommen worden.

## **11. Begründung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses**

Die sofortige Vollziehung tritt gem. § 80 Abs. 2 Nr. 3 a VwGO kraft Gesetzes ein, da es sich beim hier gegenständlichen Vorhaben um ein Vorhaben Bundesverkehrswege betreffend handelt, worunter auch die Bundeswasserstraße fällt und welches nicht unter die Spezialregelung des § 80 Abs. 2 Nr. 3 VwGO fällt.

Hilfsweise wird die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses gem. § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO angeordnet. Sowohl das öffentliche Interesse als auch das Interesse der TdV an der sofortigen Vollziehung überwiegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde das Interesse möglicher Kläger an der aufschiebenden Wirkung einer Klage.

Die Erweiterung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Mukran ist aus den unter B.III.1. genannten Gründen vernünftiger Weise geboten. Die TdV ist im Trans European Network der europäischen Kommission als sogenannter „Adopted Port“ aufgeführt und klassifiziert. Es handelt sich des Weiteren um einen „Port of common interest“ für die weitere Entwicklung eines Netzwerkes aus Seeverkehr und Landverbindungen.

Abgesehen von der generellen Bedeutung der Nutzung des Hafens Mukran durch Schiffe mit deutlich erhöhtem Tiefgang ergibt sich, dass diese erweiterte Nutzungsmöglichkeit auch zeitlich kurzfristig zur Verfügung gestellt werden muss. Wie den Ausführungen in den Antragsunterlagen zu entnehmen ist, bewirkt die vorgesehene Vertiefung der Fahrrinne, dass auch Massengutfrachter der Post-Panamax-Klasse im Hafen Mukran abgefertigt werden können.

Das Vorhaben stellt sich als ergänzende Maßnahme zu der bereits laufenden Umbaumaßnahme am Liegeplatz 03a im Hafen Mukran dar. Diese Maßnahme am Liegeplatz sieht unter anderem die Errichtung eines Massengutbeladers vor, der zum einen der Löschung und Verladung von Getreide und aber nunmehr auch der Löschung von Kohleanlieferungen dient. Dort angesiedelt ist bereits ein europaweit tätiges Unternehmen im Bereich des Getreidehandels ansässig. Die Vertiefung der Fahrrinne wird es dann ermöglichen, den umgebauten Liegeplatz 03a und insbesondere die neu zu errichtenden Massegutbelader zu nutzen und anlaufende Schiffe vollständig zu beladen.

Die regelmäßig angelieferte Steinkohle wird für den Betrieb von Kraftwerken in Polen benötigt. Neben der Sicherung einer ausreichenden Getreideversorgung über den zu verbessernden Umschlag im Hafen Mukran dient die Vertiefung der Fahrrinne auch der Schaffung der technischen Voraussetzungen für die Realisierung weiterer Offshore-Windprojekte. Über den Hafen Mukran sollen in den kommenden Jahren insgesamt zwei weitere Offshore-Windprojekte abgewickelt werden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen infolge des Kriegs in der Ukraine haben sowohl der Gesichtspunkt eines Getreideumschlags als auch der Gesichtspunkt der kurzfristigen Realisierung von Projekten im Bereich der alternativen Energien an beträchtlicher Bedeutung gewonnen.

Das Interesse potentieller Kläger gegen den Planfeststellungsbeschluss an der aufschiebenden Wirkung einer Klage muss deshalb hinter das öffentliche Interesse an der alsbaldigen Durchführung des Vorhabens zurücktreten. Es besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an der

alsbaldigen Durchführung des Vorhabens. Bei der Abwägung der für und gegen die sofortige Vollziehung sprechenden Interessen hat die Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass für die Betroffenen durch eine Anordnung der sofortigen Vollziehung nachteilige Folgen eintreten können. Jedoch wird der Schutzwürdigkeit der betroffenen -durch eine aufschiebende Wirkung zu schützenden- Belange dadurch Rechnung getragen, dass vorgetragene betroffene Belange im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt oder durch umfangreiche Nebenbestimmungen geschützt sind.

Das Rechtsschutzinteresse der Betroffenen kann bei Abwägung aller Umstände daher nicht dazu führen, dass das oben dargestellte, überwiegende öffentliche Vollzugsinteresse und das Interesse der TdV hinter das Interesse der Betroffenen an der Beibehaltung der aufschiebenden Wirkung einer etwaigen Klage eines einzelnen Betroffenen zurücktreten müssten. So werden durch das planfestgestellte Vorhaben Rechte Dritter entweder überhaupt nicht berührt oder aber durch die angeordneten Schutzauflagen und Nebenbestimmungen hinreichend gewahrt. Die durch die sofortige Vollziehung entstehenden Nachteile sind insgesamt nicht so gewichtig, als dass sie dem Sofortvollzug entgegenstünden.

Die europäischen Umweltschutznormen werden nach den obigen Ausführungen sicher eingehalten. Auch insoweit drohen durch die sofortige Vollziehung keine vollendeten Tatsachen. Die nach der nationalen Eingriffsregelung auszugleichenden Eingriffe werden durch die Ökokon-tomaßnahme „Entwicklung von Salzgrasland auf der Insel Görnitz“ (VG-015) ausgeglichen.

Der Nachteil, der etwaigen potenziellen einzelnen Klägern durch die sofortige Vollziehung erwächst, steht in keinem Verhältnis zu dem Nachteil, den die Allgemeinheit erleiden würde, wenn mit dem Ausbau erst nach rechtskräftiger verwaltungsgerichtlicher Entscheidung über die Rechtmäßigkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden könnte. Der Abschluss eines solchen Klageverfahrens über ggf. zwei Instanzen würde voraussichtlich einen Zeitraum von mehreren Jahren benötigen. Es wäre auch unverhältnismäßig, wenn die Klagen Einzelner die Umsetzung des Vorhabens behindern würden. Sollten Belange Einzelner entgegen der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss nicht hinreichend gewahrt worden sein, verbliebe immer noch die Möglichkeit, den Belangen etwa mit weiteren Schutzanordnungen oder Entschädigungen zu begegnen, wenn die Anordnung von Schutzmaßnahmen nicht tunlich sein sollte (vgl. § 74 Abs. 2 S. 2, § 75 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG). Dem entspricht auch der Gedanke des § 75 Abs. 1a S. 2 VwVfG, wonach selbst erhebliche Mängel bei der Abwägung nur dann zur Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses führen, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist mithin im Allgemeinwohl geboten.

## **12. Begründung der Kostenentscheidung**

Die Fährhafen Sassnitz GmbH trägt als TdV die Kosten des Planfeststellungsbeschlusses. Es ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 47 Abs. 1 WaStrG zuletzt geändert durch Artikel 335 der



Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) und § 1 Kostenverordnung zum Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG-KostV), zuletzt geändert durch Artikel 1 der zweiten Verordnung zur Änderung der WaStrG-KostV vom 17. Mai 2017 (BGBl. I S. 1436).

Eine Anwendung der Besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen (BMVI-WS-BGebV) vom 28.10.2021 (BGBl. I, S. 4744), geändert durch Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung vom 26.11.2021 (BGBl. I S. 4982) scheidet gem. § 4 BMVI-WS-BGebV aus.

Gem. § 4 BMVI-WS-BGebV sind für die Erhebung von Gebühren und Auslagen für eine gebührenfähige Leistung, die vor dem 1. Oktober 2021 beantragt oder begonnen, aber noch nicht vollständig erbracht worden ist, die bis zum Ablauf des 30. September 2021 geltenden gebührenrechtlichen Regelungen weiter anzuwenden.

Vorliegend fand bereits am 21. Mai 2019 der Scopingtermin zur Festsetzung des Untersuchungsrahmens statt. Dieser Termin ist als notwendiger Teil der Gesamtleistung „Planfeststellung“ erfolgt. Das Verfahren begann somit bereits zu diesem Zeitpunkt.

Durch Vereinbarung vom 23. Juli 2017 hat die TdV sich zur vollumfängliche Kostenübernahme der Ausbaumaßnahme, insbesondere der Planung und Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 14 Abs. 1 WaStrG verpflichtet. Sie profitiert als Dritte nicht von der Gebührenfreiheit der Bundesrepublik Deutschland gem. § 8 Abs. 1 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 10. März 2017 (BGBl. I S. 417).

## **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern  
Domstraße 7  
17489 Greifswald

erhoben werden.

Der Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage kann nur innerhalb eines Monats nach Anordnung der sofortigen Vollziehung gestellt und begründet werden.

Kiel, den 10. August 2023

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt  
- Planfeststellungsbehörde -

Im Auftrag

-Gez.-

Böschen

Unruh

## **Anlagen:**

- Anlage 01: Vereinbarung über die Übertragung der Befugnis zur Ausführung des Ausbaus einer Bundeswasserstraße sowie über deren Unterhaltung vom 24.11.2017 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, dem Land Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung und der Fährhafen Sassnitz GmbH.

**Vereinbarung über die Übertragung der Befugnis zur Ausführung des Ausbaus einer Bundeswasserstraße sowie über deren Unterhaltung**

Zwischen

der Bundesrepublik Deutschland (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), vertreten durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, nachstehend Bund genannt,

dem Land Mecklenburg Vorpommern, vertreten durch den Abteilungsleiter Verkehr Dr. Rainer Kosmider, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung, nachstehend Land genannt,

und

der Fährhafen Sassnitz GmbH, Im Fährhafen 20, 18546 Sassnitz / Neu Mukran, vertreten durch den Geschäftsführer Harm Sievers, nachstehend Träger des Vorhabens (TdV) genannt,

wird folgende Vereinbarung geschlossen:

§ 1

Der TdV beabsichtigt den Ausbau der Hafenzufahrt Mukran.  
Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen:

- Planung und Durchführung der Vertiefung der Fahrrinne vom Pierkopf bis in das tiefe Wasser der Ostsee in südöstlicher Richtung für ein Bemessungsschiff mit 238 m Länge, 38 m Breite und 13,5 m Tiefgang in der dafür erforderlichen Tiefe und Sohlbreite. Die Fahrwasserparameter hat der TdV nach den anerkannten Bemessungsregeln der PIANC „Harbour approach channels design guidelines“ (PIANC Report 121 – 2014) und einer in Schiffsführungssimulation in Abstimmung mit dem Bund (Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Stralsund) festzulegen.
- Planung und Durchführung der planfestzustellenden Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen auf der Grundlage eines landschaftspflegerischen Begleitplanes
- Verwendung/Verwertung des anfallenden Baggergutes. Details sind in einem Baggergutverbringungskonzept darzulegen.

§ 2

(1) Der Bund überträgt die Ausführung dieses Ausbaus gemäß § 12 Abs. 5 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) auf den TdV.

(2) Der Bund überträgt ferner die Unterhaltung des von dem Ausbau umfassten Abschnitts der Bundeswasserstraße gemäß § 7 Abs. 2 WaStrG auf den TdV. Die jeweilige Unterhaltung bedarf des vorherigen Einvernehmens des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Stralsund. Dafür eventuell erforderliche Genehmigungen nach Landesrecht sind vom TdV einzuholen.

(3) Hoheitliche Befugnisse des Bundes gehen mit der Übertragung nicht über, insbesondere werden die strom- und schifffahrtspolizeilichen Zuständigkeiten des Bundes an dem von dem Ausbau umfassten Abschnitt der Bundeswasserstraße durch die Übertragung nicht berührt.

§ 3

Der TdV wird den Ausbau nach Maßgabe des noch durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zu erlassenden Planfeststellungsbeschlusses (§ 14b WaStrG i.V.m. § 74 Verwaltungsverfahrensgesetz) im Einvernehmen mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund ausführen.

§ 4

Die Benutzung bundeseigener Grundstücke zum Ausbau wird in einem besonderen Vertrag geregelt.

§ 5

Der Bund ist berechtigt, die Übertragung der Ausbaubefugnis i.S.d. § 2 dieser Vereinbarung zu widerrufen, wenn

1. der TDV nicht innerhalb eines Jahres die Planfeststellung oder die Genehmigung des Vorhabens gemäß § 14 WaStrG beantragt oder
2. die Planfeststellung versagt wird oder
3. der TDV nicht innerhalb von fünf Jahren nach der Unanfechtbarkeit des Planes mit dessen Durchführung beginnt.

§ 6

Der TdV erklärt für die Planung und Ausführung der in § 1 dieser Vereinbarung beschriebenen Ausbaumaßnahme eine vollumfängliche Kostenübernahme. Diese gilt insbesondere für die nachstehend aufgeführten Maßnahmen:

- Planung und Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 14 Abs. 1 WaStrG zum Ausbau gem. § 1 dieser Vereinbarung, einschließlich der technischen Planung und der gemäß Nr. 14.2.1 der Anlage 1 zu § 1 UVPG erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sowie weiterer Fachgutachten/ -planungen und anfallender Gebühren und Auslagen
- Planung und Ausführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den durch das Vorhaben verursachten Eingriff in Natur und Landschaft gemäß §§ 14 und 15 des Bundesnaturschutzgesetzes
- Planung und Ausführung der Ausbaumaßnahme für die Bundeswasserstraße gemäß § 1 dieser Vereinbarung, einschließlich der erforderlichen Baggergutverbringung
- Planung und Ausführung der erforderlichen Rückbaumaßnahmen sofern die Ausbautiefen zurückgenommen werden. In der Fahrrinne kann dies durch natürliche Versandung erfolgen. Eine Anrechenbarkeit der ersparten Aufwendungen der WSV erfolgt nicht.
- Planung und Vorlage eines nautischen Konzepts und die sich daraus ergebende Konsequenzen für die Maritime Verkehrssicherung (Verkehrsabläufe, Betonung etc.) im Einvernehmen mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund.

Die Übernahme der Kosten des Planfeststellungsverfahrens gilt auch dann, wenn das Vorhaben nicht genehmigt oder umgesetzt wird.

§ 7

Der TdV verpflichtet sich ferner zur Unterhaltung i.S.d. § 8 WaStrG des in § 1 dieser Vereinbarung beschriebenen Streckenabschnitts der Bundeswasserstraße auf eigene Kosten und zur Übernahme von nachgewiesenen Erhaltungsmehraufwendungen des

undes außerhalb dieses Ausbavorhabens nach § 1 dieser Vereinbarung, soweit diese auf das Ausbavorhaben zurück zu führen sind.

§ 8

Diese Vereinbarung wird dreifach ausgefertigt. Der Bund, das Land und der TdV erhalten je eine Ausfertigung.

Unterschrift aus Rechtsgründen für die Veröffentlichung unkenntlich gemacht.

Unterschrift aus Rechtsgründen für die Veröffentlichung unkenntlich gemacht.

Unterschrift aus Rechtsgründen für die Veröffentlichung unkenntlich gemacht.

