

## **Planänderungsbeschluss**

### **über die 2. Planänderung**

für die Erweiterung der seewärtigen Zufahrt  
Hafen Mukran

zum Planfeststellungsbeschluss  
vom 10.08.2023

(Az: 3800R21-422.03/OSRB-001-01/6)

Kiel, den 14.12.2023

Ausfertigung

Ausfertigung

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	I
A. VERFÜGENDER TEIL .....	1
I. PLANÄNDERUNG.....	1
II. ENTFALLENE PLANUNTERLAGEN .....	2
III. ANORDNUNGEN .....	3
1. Baumaßnahme .....	3
2. Umlagerung.....	4
3. Kompensationsmaßnahmen.....	5
V. HINWEISE.....	5
VI. ANORDNUNG DER SOFORTIGEN VOLLZIEHBARKEIT .....	6
VII. KOSTENENTSCHEIDUNG .....	6
B. GRÜNDE .....	7
I. TATBESTAND.....	7
1. Trägerin des Vorhabens (TdV) .....	7
2. Gegenstand der Planänderung .....	7
3. Verfahren.....	9
3.1 Vorlage der Planänderungsunterlagen.....	9
3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung .....	9
3.3 Verfahren gemäß § 76 Abs. 3 VwVfG .....	9
3.4 Beteiligung von Behörden und Verbänden und sonstigen Betroffenen .....	10
3.5 Abgegebene Stellungnahmen .....	12
3.6 Einvernehmen.....	12
II. FORMALRECHTLICHE WÜRDIGUNG .....	12
1. Zuständigkeit .....	12
III. MATERIELLRECHTLICHE WÜRDIGUNG .....	12

1.	Umfang der Planfeststellung .....	12
2.	Rechtfertigung der Planänderung .....	13
3.	Darstellung und Bewertung der abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen .....	13
3.1	Auswirkungen auf die Natur .....	13
3.1.1	Eingriffsregelung .....	14
3.1.2	Vereinbarkeit mit den Vorgaben der WRRL und der MSRL .....	18
3.1.3	Artenschutz .....	20
3.1.4	FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung .....	20
3.1.5	Umlagerung .....	21
3.2	Schifffahrt .....	28
3.3	Arbeitszeit .....	29
3.4	Sonstiges .....	29
4.	Abwägungsergebnis .....	30
5.	Begründung der Anordnungen und des Vorbehalts weiterer Anordnungen ...	31
6.	Begründung der sofortigen Vollziehung .....	31
7.	Begründung der Kostenentscheidung .....	32
C.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG .....	33

## A. Verfügender Teil

### I. Planänderung

Der Planfeststellungsbeschluss vom 10. August 2023 (Az: 3800R21-422.03/OSRB-001/12) für die Erweiterung der seewärtigen Zufahrt Hafen Mukran wird mit den sich aus diesem Änderungsbeschluss ergebenden Änderungen und Ergänzungen abgeändert.

Es erfolgt eine Aufweitung des Trassenabschnittes 1 von km 1 + 800 m bis 0 + 723 m um eine ausreichende Breite von 150 m statt 120 m des Übergangs des äußeren Hafenbereiches zum inneren Hafenbereich zu erhalten. Dadurch vergrößert sich die Fahrinnensohle um etwa 13.100 m<sup>2</sup>. Das zusätzliche Baggergutvolumen beträgt 55.640 m<sup>3</sup>. Dies hat zur Folge, dass es zu einer Erhöhung der Aufnahmekapazität der Umlagerungsfläche 5650 kommt. Der Flächenbedarf ändert sich nicht, jedoch kommt es zu einer Erhöhung um 16 cm.

Durch diese baulichen Veränderungen kommt es zu einer Verlängerung der Bauzeit von 6 Tagen. Zudem wird die Bauzeit für den seeseitigen Bereich bis zum Ende der 52. Kalenderwoche des Jahres 2023 verlängert werden.

Durch die Veränderung des Fahrwasserteils kann die Tagesrichtfeueranlage entfallen, weshalb diese nicht mehr benötigt wird. Dies betrifft sowohl den geplanten Neubau des Unterfeuers, als auch die Errichtung des Oberfeuers an einem bereits vorhandenen, anderweitig genutzten Gittermast. Die Anlage 24 der Planunterlagen entfällt somit vollständig.

Der Planänderung liegen die nachstehend genannten Unterlagen mit den aufgeführten Änderungen zugrunde:

Teil	Anlage	Bezeichnung	vom (Stand)	planfestgestellt/ nicht planfestgestellt
P2		Anzeige von Änderungen zum Planfeststellungsbeschluss vom 10.08.2023	20.10.2023	planfestgestellt
P2	1	Tiefenkotenplan Fahrwasservertiefung Mukran	31.08.2020	planfestgestellt
P2	2	Hafenzufahrt Mukran – Weißfläche 5650 und Umlagerungsfläche 5650	12.09.2023	planfestgestellt
P2	3	Schiffssimulation – LNG FSRU Import Terminal Mukran	August 2023	nicht planfestgestellt, aber in die planerischen Abwägung eingeflossen

Teil	Anlage	Bezeichnung	vom (Stand)	planfestgestellt/ nicht planfestgestellt
P2	4	Lageplan – bestand Biotope und Konflikte	August 2023	planfestgestellt
P2	5	Auswirkungen der Planänderung auf die umweltplanerischen Belange	20.10.2023	planfestgestellt
P2	6	IfAÖ - Stellungnahme zur möglichen Beeinträchtigung des Herings auf der Umlagerungsfläche 5650	ergänzte Fassung vom 17.10.2023	nicht planfestgestellt, aber in die planerischen Abwägung eingeflossen
P2	7	Leibnitz-Institut für Ostseeforschung - Ermittlung resultierender hydrodynamischer Veränderungen in der Sassnitzer Rinne aufgrund aktueller Baggergutverbringungen	10.10.2020	nicht planfestgestellt, aber in die planerischen Abwägung eingeflossen

## II. Entfallene Planunterlagen

Teil	Anlage	Bezeichnung	vom (Stand)	planfestgestellt/ nicht planfestgestellt
P	24	Tagesrichtfeuer Genehmigungsplanung	11.02.2022	entfällt
P	24.01	Tagesrichtfeueranlage-Deckblatt	11.02.2022	entfällt
P	24.02	Tagesrichtfeueranlage-Titelblatt	11.02.2022	entfällt
P	24.03	Tagesrichtfeueranlage-Inhaltsverzeichnis	11.02.2022	entfällt
P	24.1.0	Tagesrichtfeueranlage Erläuterungsbericht Allgemein	11.02.2022	entfällt
P	24.2.0	Tagesrichtfeueranlage Baubeschreibung nach KGR	11.02.2022	entfällt
P	24.5.1	Tagesrichtfeueranlage Eigentumsverhältnisse	11.02.2022	entfällt
P	24.5.2	Tagesrichtfeueranlage Übersichtskarte / Luftbild	03.06.2021	entfällt
P	24.5.3	Tagesrichtfeueranlage Topografische Karte	03.06.2021	entfällt

P	24.5. 4	Tagesrichtfeueranlage Flurkarte	03.06.2021	entfällt
P	24.5. 5	Tagesrichtfeueranlage Lageplan M 1:5.000	03.06.2021	entfällt
P	24.5. 6	Tagesrichtfeueranlage Lageplan Unterfeuer M 1:100	03.06.2021	entfällt
P	24.5. 7	Tagesrichtfeueranlage Lageplan Stromversorgung M 1:1000 / 100	03.06.2021	entfällt
P	24.5. 8	Tagesrichtfeueranlage Längsschnitt M 1:20.000 / 2.000	03.06.2021	entfällt
P	24.6. 0	Tagesrichtfeueranlage Anlagen	11.02.2022	entfällt
P	24.7. 0	Tagesrichtfeueranlage Fotodokumentation	11.02.2022	entfällt
P	24.8. 0	Gestattungsvertrag Unterfeuer BVVG-FHS	16.02.2022	entfällt
P	24.9. 0	Funkfreigabe Oberfeuer Vontage-Tower_FHS	16.02.2022	entfällt

### III. Anordnungen

#### 1. Baumaßnahme

##### 1.1 Allgemeines

###### 1.1.1

Die Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung der seewärtigen Zufahrt Hafen Mukran vom 10. August 2023 gelten auch für die hier festgestellte Planänderung.

*Diese Anordnung dient der Klarstellung, dass die im Planfeststellungsbeschluss vom 10.08.2023 (Az: 3800R21-422.03/OSRB-001/12) getroffenen Anordnungen auch für die Durchführung dieser Planänderung Anwendung finden, sofern nicht spezielle Anordnungen in diesem Beschluss getroffen werden.*

###### 1.2.1

Die Ausführung des Vorhabens hat entsprechend den Darstellungen in den oben aufgeführten Änderungsunterlagen zu erfolgen, soweit nachstehende Anordnungen nichts anderes bestimmen.

*Diese Anordnung verpflichtet den TdV das Bauvorhaben so auszuführen, wie es in diesem Beschluss festgestellt wurde.*

## 1.2 Bauzeitenregelung

1. Im Jahr 2023 dürfen Baggerarbeiten bis zum Ende der 52. Kalenderwoche vorgenommen werden.

*Wegen besonderer Dringlichkeit der Fertigstellung der Maßnahme im Jahr 2023 ist eine Verlängerung der Bauzeit in diesem Jahr zu erteilen. Eine Ausnahmegenehmigung der Verlängerung der Bauzeit bis zum Ende der 52. KW für das Jahr 2023 gemäß der Anordnung A.II.1.2 (S.13) des PfB für das zuvor planfestgestellte Vorhaben wurde bereits durch die Planfeststellungsbehörde am 29.09.2023 erteilt.*

*Die nun getroffene Regelung erstreckt sich aus Gründen der Einheitlichkeit nunmehr sowohl auf den bereits planfestgestellten Baubereich, als auch auf den durch die 2. Planänderung zusätzlichen Baggerbereich.*

2. Satz 2 der Anordnung A.II.1.2 des Beschlusses vom 10.08.2023 entfällt. Bei Vorliegen der Voraussetzungen können abweichend von 4.6 des Baggergutverbringungskonzeptes (Baggergutverbringungskonzept S. 33) nunmehr die Arbeiten an 7 Arbeitstagen pro Woche im Dreischichtsystem (24 h/d) durchgeführt werden.

*Da es durch die Planänderung landseitig zu keinen Arbeiten kommt, kann auf Umsetzung die Vermeidungsmaßnahme (vgl. UVP-Bericht S. 120) verzichtet werden. Die Bauzeitenregelung war deshalb abweichend von der Anordnung A.II.1.2 des PFB vom 10.08.2023 neu zu fassen.*

*Sofern die gesetzlichen Vorgaben erfüllt sind, stehen keine zwingenden Gründe entgegen, an 7 Tagen die Woche im Dreischichtsystem zu baggern und umzulagern.*

### 1.2.1 Information

Die GASCADE Gastransporte GmbH, Kölnische Straße 108-112, 34119 Kassel ist über die Durchführung des Vorhabens durch die TdV zu informieren.

## 2. Umlagerung

Die Umlagerung hat entsprechend den Darstellungen in den Planunterlagen und den oben aufgeführten Änderungsunterlagen zu erfolgen.

In Ergänzung zum Überwachungsprogramm des Planfeststellungsbeschlusses vom 10. August 2023 gilt das die Anordnung A.II.2.2.2 des PFB auch für die Umlagerungsstelle in der sich durch diese Planänderung ergebenden Dimensionierung.



Die TdV hat sich bereit erklärt, darin nach Rücksprache mit dem Thünen-Institut und dem LALLF auch eine Aussage zu treffen und gutachterlich zu belegen, ob die Umlagerungsstelle sich auf den Heringszug im Sassnitzer Graben signifikant ausgewirkt hat. Dazu sind auch behördliche und fischereiwirtschaftliche Daten auszuwerten. Sollte sich eine vorhabenbedingte signifikante, außerhalb üblicher Schwankungen liegende, Bestandsreduzierung des Herings zeigen, hat die TdV geeignete Abhilfemaßnahmen in Absprache mit dem Thünen-Institut für Ostseefischerei und dem LALLF zu entwickeln und der Planfeststellungsbehörde zur Entscheidung vorzulegen und entsprechend der Entscheidung umzusetzen bzw. zu tragen.

*Diese Anordnung geht auf Stellungnahmen des LALLF, des StALU und des LAV M-V zurück.*

### **3. Kompensationsmaßnahmen**

Der zusätzliche Kompensationsbedarf infolge der Planänderung beträgt **26.014 EFÄ**

Der gesamte Kompensationsbedarf beträgt somit **1.407.189 m<sup>2</sup> (140,72 ha) EFÄ**.

Der zusätzliche Kompensationsbedarf soll über die Ökokontomaßnahme „Entwicklung von Salzgrasland auf der Insel Görmitz“ (VG-015) erfolgen.

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

### **IV. Entscheidung über Anträge, Einwendungen und Forderungen**

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen und die gestellten Anträge werden zurückgewiesen, soweit sie nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss oder anderweitig bereits im Laufe des Verfahrens berücksichtigt, durch Änderung oder Auflagenerteilung gegenstandslos, zurückgenommen oder für erledigt erklärt worden sind. Zur Begründung dieser Entscheidungen wird auf die inhaltliche Bewertung der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Sachargumente in verwiesen.

### **V. Hinweise**

Die Planänderung bildet mit dem ursprünglichen Plan einen einheitlichen, geänderten Plan. Die Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss vom 10. August 2023 bleiben demzufolge insoweit aufrechterhalten, als sie nicht von der Änderung berührt sind.

## **VI. Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit**

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

Auf Antrag der TdV vom 24. November 2023 wird zudem hilfsweise gemäß § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO im öffentlichen Interesse die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

## **VII. Kostenentscheidung**

Diese Entscheidung ergeht gebührenpflichtig. Es ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.

## B. Gründe

### I. Tatbestand

#### 1. Trägerin des Vorhabens (TdV)

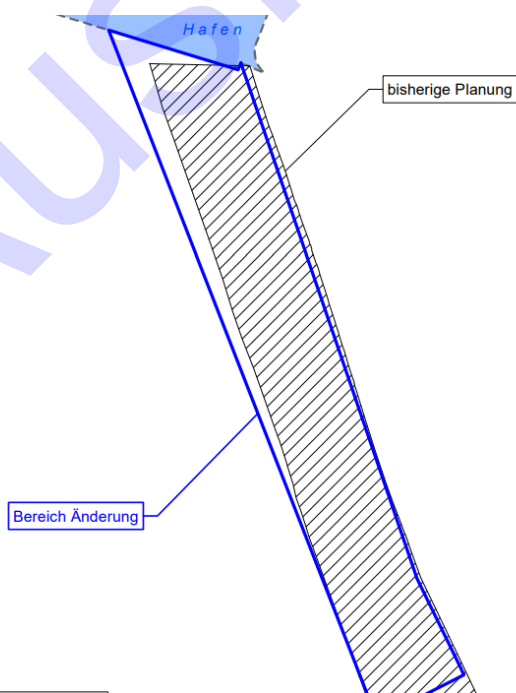
Trägerin des Vorhabens (TdV) ist die Fährhafen Sassnitz GmbH, an welche gem. § 12 Abs. 5 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) durch die Bundesrepublik Deutschland die Befugnis zur Ausführung des Ausbaus einer Bundeswasserstraße sowie deren Unterhaltung durch Vereinbarung vom 24. November 2017 übertragen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

#### 2. Gegenstand der Planänderung

Gegenstand des Verfahrens ist die Änderung des Beschlusses der Planfeststellungsbehörde bei der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt vom 10. August 2023 zur Erweiterung der seewärtigen Zufahrt Hafen Mukran (Az. 3800R21-422.03/OSRB-001/12).

In dem der Änderung zu Grunde liegenden Planfeststellungsbeschluss ist der Trassenverlauf sowie die Umlagerungsfläche mit der Menge des voraussichtlich anfallenden Baggerguts von ca. 1.303.862 m<sup>3</sup> und einer Ablagerungshöhe von -21,14m NHN (Unterlage 2, Baggergutverbringungskonzept S. 29) planfestgestellt.

Aufgrund nicht vorhersehbarer Entwicklungen durch die Ansiedlung eines LNG-Terminals an der Nordmole des Hafens Mukran sieht die beantragte Planänderung vor, dass es zu einer Aufweitung des Trassenabschnitt 1 von km 1 + 800 m bis 0 + 723 m kommt (Anlage 4.1).



Detailplan aus Anlage 4.1. Lage der 2. Planänderung

Der dadurch verbreiterte Übergang des äußeren Hafensbereichs zu den inneren Hafengewässern von 150 m statt 120 m (Anlage 1) ermöglicht ein sichereres Manövrieren der Panamax-Bulkcarrier mit Schlepperhilfe unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes zum geplanten LNG-Terminal zum Liegeplatz 12.

Die Fahrinnensohle vergrößert sich dabei um etwa 13.100 m<sup>2</sup>, was einem Mehrbedarf von etwa 5,45 % Fläche entspricht. Das zusätzliche Baggergutvolumen beträgt 55.640 m<sup>3</sup> und besteht aus etwa 45.650 m<sup>3</sup> sandigem Mergel und aus etwa 9.995 m<sup>3</sup> reinem Sand (Planänderungsanzeige der 2. Planänderung S. 3 f.). Dabei kommt es zu einer Erhöhung der Ablagerungshöhe von 16 cm. Der Flächenbedarf wird jedoch nicht vergrößert.

Zudem war in der ursprünglichen Planung vorgesehen, dass an sechs Arbeitstagen bis in die 44. KW hinein gebaut werden kann (Baggergutverbringungskonzept S. 33.). Eine Ausnahmegenehmigung der Verlängerung der Bauzeit bis zum Ende der 52. KW für das Jahr 2023 gemäß der Anordnung A.II.1.2 (S.13) des Pfb für das zuvor planfestgestellte Vorhaben wurde bereits durch die Planfeststellungsbehörde am 29. September 2023 erteilt.

Bei Vorliegen der Voraussetzung zur Sonn- und Feiertagsarbeit durch den ausführenden Baggerbetrieb sollen die Arbeiten nunmehr an 7 Arbeitstagen pro Woche im Dreischichtsystem (24 h/d) durchgeführt werden. Weiterhin sollen die Baggerarbeiten für das Jahr 2023 bis zum Ende der 52. KW durchgeführt werden, da durch die veränderten Warenströme durch die Kriegshandlungen in der Ukraine mögliche Engpässe in der Getreideversorgung möglich sind und einen schnellen Ausbau rechtfertigen. Auch würde eine mehrmonatige Unterbrechung und das damit verbundene zweimalige Verbringen von Baggergut einen doppelten Eingriff für Natur und Landschaft darstellen.

Im Jahr 2024 würden die Baggerarbeiten wie grundsätzlich vorgesehen von der 23. KW bis zur 44. KW möglich sein.

Durch die baulichen Veränderungen des Fahrwasserteils wird die Tagesrichtfeueranlage nicht mehr benötigt, weshalb es zum Wegfall der Tagesfeuerrichtanlage kommen kann. Die Tagesrichtfeueranlage sollte ursprünglich aus einem Ober- und einem Unterfeuer bestehen. Es war geplant, dass das Oberfeuer an einem bereits vorhandenen, anderweitig genutzten Gittermast montiert wird. Das Unterfeuer sollte auf einer Ackerfläche neu errichtet werden. Durch das Verschwenken des Fahrwassers wird dieses Richtfeuer, bestehend aus Ober- und Unterfeuer nunmehr nicht benötigt. Da der vorhandene Gittermast sich nicht im Eigentum der TdV befindet und durch den Eigentümer anderweitig genutzt wird, besteht seitens der TdV auch keine Rückbauverpflichtung dieses Gittermasts. Die Anlage 24 der Planunterlagen kann somit vollumfänglich entfallen.

### **3. Verfahren**

#### **3.1 Vorlage der Planänderungsunterlagen**

Die TdV legte der Planfeststellungsbehörde am 24. Oktober 2023 die für die vorgesehene Planänderung notwendigen Unterlagen vor und beantragte die Durchführung des Planänderungsverfahrens.

#### **3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bestimmt in den §§ 5 und 9, dass, wenn ein Vorhaben geändert wird, für das eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, auch für das Änderungsvorhaben die UVP-Pflicht besteht, wenn

1. allein die Änderung die Größen- oder Leistungswerte für eine unbedingte UVP-Pflicht gemäß § 6 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erreicht oder überschreitet oder
2. die allgemeine Vorprüfung ergibt, dass die Änderung zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

Vorliegend hat die TdV mit dem Antrag auf Planänderung auch die Anlage 4: „Auswirkungen der Planänderung auf die umweltplanerischen Belange“ vorgelegt, in welcher die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Änderungsvorhabens zusammengefasst werden. Aufgrund dieser Unterlagen ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass die 2. Planänderung nicht UVP-pflichtig ist. Die Veröffentlichung der Bekanntmachung mit dem Ergebnis der Prüfung erfolgt im Internet auf dem UVP-Portal und zudem auch unter: [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) .

#### **3.3 Verfahren gemäß § 76 Abs. 3 VwVfG**

Für die beantragte Planänderung wird ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 14 d Wasserstraßengesetz (WaStrG) i. V. m. § 76 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) durchgeführt.

Bei der beantragten Planänderung handelt es sich um eine unwesentliche Änderung. Eine Planänderung ist nach der ständigen Rechtsprechung dann unwesentlich, wenn die Änderung im Verhältnis zur abgeschlossenen Gesamtplanung unerheblich ist, also Umfang, Zweck und Auswirkungen des Vorhabens im Wesentlichen gleichbleiben und nur bestimmte, räumlich und sachlich abgrenzbare Teile geändert werden sollen.

Diese Voraussetzungen liegen hier vor.

Der planfestgestellte Ausbau für die Erweiterung der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Mukran betrifft etwa 2.077 m vom Pierkopf an der Hafeneinfahrt bis in das tiefe Wasser der Ostsee in südöstlicher Richtung. Beim Trassenabschnittes 1 von km 1 + 800 m bis 0 + 723 m soll es

nunmehr zu einer Aufweitung kommen, um eine ausreichende Breite von 150 m statt 120 m des Übergangs des äußeren Hafens zum inneren Hafenbereich zu erhalten, damit ein ausreichend sicheres Manövrieren der Panamax-Bulkcarrier mit Schlepperhilfe unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes zum zwischenzeitlich geplanten LNG-Terminal am Liegeplatz 12 garantiert werden kann. Dadurch vergrößert sich die Fahrinnensohle um etwa 13.100 m<sup>2</sup>, was einem Mehrbedarf von etwa 5,45 % Fläche entspricht. Das zusätzlich anfallende Baggergutvolumen beträgt 55.640 m<sup>3</sup> und damit 11,69 % mehr als zum bereits planfestgestellten Vorhaben. Somit ist die Änderung im Verhältnis zur Gesamtplanung vom Umfang her nicht erheblich.

Auch die Verlängerung der Bauzeit für den nicht bereits planfestgestellten Bereich bis in die 52. KW hinein, kann als unwesentlich betrachtet werden, da durch die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung vom 29. September 2023 bereits für etwa 90 % der gesamten Fläche die Bauzeit bis in die 52. KW bewilligt wurde.

Eine wesentliche Änderung ergibt sich auch nicht aus den mit der Planänderung einhergehenden Umweltauswirkungen. Eine solche Wesentlichkeit ist dann anzunehmen, wenn die Planänderung gemäß § 9 UVPG einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf. Dies ist vorliegend nicht der Fall, da die beantragte Änderung weder aufgrund einer Änderung der Größen- oder Leistungswerte eine unbedingte UVP-Pflicht gemäß § 6 UVPG erreicht, noch die allgemeine Vorprüfung ergeben hat, dass die Änderung zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen wird.

Da keine vorherigen Zustimmungen aller zu Beteiligten vorlagen, wurde auf ein Verfahren nach § 76 Abs. 2 VwVfG verzichtet.

Es wird deshalb ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 76 Abs. 3 VwVfG durchgeführt.

### **3.4 Beteiligung von Behörden und Verbänden und sonstigen Betroffenen**

Den Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Betroffenen wurde mit Schreiben vom 25. Oktober 2023 Gelegenheit zur Stellungnahme bzw. Einwendung gegeben. Beteiligt wurden:

- Stadt Sassnitz, Der Bürgermeister
- Gemeinde Ostseebad Binz, Der Bürgermeister
- Landkreis Vorpommern-Rügen, Der Landrat, FD 43 Bau und Planung - Außenstelle Bergen auf Rügen
- Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, Die Amtsleiterin
- 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
- Straßenbauamt Stralsund, Der Amtsleiter

- Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern, Der Amtsleiter
- Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V
- Bergamt Stralsund, Der Leitende Bergdirektor
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3
- Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Ostsee – Standort Stralsund
- Industrie- und Handelskammer zu Rostock, Geschäftsstelle Stralsund
- Hauptzollamt Stralsund
- Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Rügen, Der Vorstandsvorsteher
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg-Schwerin
- Johann Heinrich von Thünen-Institut, Bundesforschungsinstitut für Ländliche Räume, Wald und Fischerei
- Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.
- Bund für Umwelt und Naturschutz, Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.
- Landesanglerverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.
- WWF Deutschland, Büro Ostsee
- 50 Hertz Transmission GmbH
- EWE Netz GmbH
- Einwender (E010)

### **3.5 Abgegebene Stellungnahmen/ Einwendungen**

Zur beantragten Planänderung wurden Stellungnahmen/ Einwendungen abgegeben von:

- Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern, Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen
- Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Rügen, Der Vorstandsvorsteher
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3
- Landesforstanstalt M-V, Der Vorstand
- Hauptzollamt Stralsund
- Landesanglerverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.
- Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V
- Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern
- Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Ostsee – Standort Stralsund
- Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern, Abt. Fischerei und Fischwirtschaft
- Bund für Umwelt und Naturschutz, Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.
- Bergamt Stralsund, Der Leitende Bergdirektor
- Einwender (E010)

### **3.6 Einvernehmen**

Das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern erteilte soweit das Vorhaben Belange der Landeskultur oder der Wasserwirtschaft berührt zu diesem Planänderungsbeschluss mit Schreiben vom 14.12.2023 sein Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WaStrG.

## **II. Formalrechtliche Würdigung**

### **1. Zuständigkeit**

Für die Durchführung des Verfahrens ist die Planfeststellungsbehörde bei der GDWS gem. § 74 Abs. 1 VwVfG und § 14 Abs. 1 S. 3 WaStrG sachlich und örtlich zuständig.

## **III. Materiellrechtliche Würdigung**

### **1. Umfang der Planfeststellung**

Der Planänderungsbeschluss stellt die Zulässigkeit des Vorhabens, einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen, im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange fest und berücksichtigt alle von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung. Er entscheidet über Einwendungen und legt der



TdV Anordnungen auf, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

## **2. Rechtfertigung der Planänderung**

Die Planänderung ist auch gerechtfertigt. Aufgrund nicht vorhersehbarer Änderungen durch die wahrscheinliche Ansiedlung eines LNG-Terminals an der Nordmole des Hafens müssen bauliche Veränderungen vorgenommen werden, damit ein ausreichend sicheres Manövrieren der Panamax-Bulkcarrier mit Schlepperhilfe unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes zum zwischenzeitlich geplanten LNG-Terminal am Liegeplatz 12 garantiert werden kann. In den durchgeführten Schiffssimulationen wurde empfohlen, den Knick der ursprünglich geplanten Hafenzufahrt auszuweiten (Anlage 3 S. 114 Anlage) um ein sichereres Manövrieren insbesondere der Bulkcarrier möglich zu machen.

Auch stellt die Planänderung nicht die Gesamtkonzeption der Planung als solches infrage. Um eine Änderung handelt es sich nur, wenn die Identität des Vorhabens gewahrt bleibt, d. h. das Konzept des Vorhabens in seinen Grundzügen erhalten bleibt. Zwar kam es zwischenzeitlich zur Planung eines LNG-Terminals, jedoch ist die Zielsetzung der Baumaßnahme nach wie vor der Getreideumschlag. Bedingt durch die anhaltende Ukraine-Krise veränderten sich die Warenströme im internationalen Getreidehandel. Die gegenwärtigen Blockaden halten an und es ist nicht unwahrscheinlich, dass eine schnellstmöglich große Beladung der Postpanamax-Schiffe im Hafen Mukran möglichen Getreideengpässen entgegenwirken kann.

Weiterhin ist ein ununterbrochenes Arbeiten ohne zeitliche Unterbrechung geboten. Da bereits durch den Planfeststellungsbeschluss vom 10. August 2023 und die Ausnahmegenehmigung vom 29. September 2023 etwa 90 % der Arbeiten bis zum Ende des Jahres durchgeführt werden können, wäre es unverhältnismäßig, die zusätzlichen Arbeiten, welche sich aus der Planänderung ergeben erst ab der 23. KW 2024 fortzusetzen. Dies würde neben dem doppelten technischen Aufwand für die Baustelleneinrichtung auch zu einer Erhöhung der baubedingten Wirkfaktoren auf der Umlagerungsfläche führen.

## **3. Darstellung und Bewertung der abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen**

### **3.1 Auswirkungen auf die Natur**

Die TdV hat mit der Anlage 4 „Auswirkungen der Planänderung auf die umweltplanerischen Belange“ eine UVP-Vorprüfung sowie eine Unterlage zur Prüfung weiterer umweltbezogener Belange eingereicht.

Durch den Wegfall der Richtfeueranlage entfallen sämtliche landseitigen Auswirkungen des Vorhabens bzgl. mehrerer Schutzgüter nach UVPG (Fläche, Boden, Tiere/Pflanzen, Landschaft). Dadurch kann auch auf die Vermeidungsmaßnahme BV-VM1 (Bauzeitenregelung Brutvögel) verzichtet werden, da es landseitig zu keinen Arbeiten kommt. Die Auflage A.II.1.2 des PFB vom 10. August 2023 kann deshalb für den landseitigen Teil entfallen, siehe Anordnung A.III.1.2.

Seeseitig kommt es durch die Vergrößerung des Baggerbereichs in der Fahrrinne bei mehreren Schutzgütern nach UVPG zu einer geringen Vergrößerung der Auswirkungen (Boden, marine Biotope). Erhebliche Umweltauswirkungen auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter sind jedoch nicht zu erwarten.

### **3.1.1 Eingriffsregelung**

Das Änderungsvorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung i. S. v. §§ 13 ff. BNatSchG. Demnach 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. Der Anwendungsbereich der Eingriffsregelung ist eröffnet, soweit Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Gemäß § 14 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft 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 des Landschaftsbildes erheblich beeinträchtigen können. 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.

Mit dem Entfall der landseitigen Vorhabenbestandteile zur Errichtung des Unterfeuers entfallen insgesamt 180 m<sup>2</sup> anlagebedingte Versiegelung bzw. Teilversiegelung von Ackerbiotopen.

Die bauzeitlichen Sedimententnahmen/ Nassbaggerarbeiten im Bereich und Umfeld der Hafenzufahrt führen zu einer Beseitigung des Makrozoobenthosbestands auf Flächen der bereits regelmäßig durch Störungen (u. a. Hafenbetrieb, Schiffsverkehr) vorbelasteten Biotoptypen NOF/NOS sowie angrenzender Biotopflächen NOF/NOS, ohne Substratwechsel auf einer Fläche von nunmehr 28,01 ha statt 26,7 ha. Entsprechend dieser Vergrößerung der Baggerflächen ändern sich auch die Flächengrößen der durch Sedimentation im Umfeld bauzeitlich beeinträchtigten Flächen in geringem Maße (Anlage 4 S. 11).

Dadurch erfolgt eine zusätzliche Umlagerung von 55.640 m<sup>3</sup> Baggergut (Planänderungsanzeige S. 4).

Im Bereich der Umlagerungsfläche ändert sich die betroffene Gesamtfläche (Grundfläche) nicht; die Mehrmengen werden ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch eine geringfügig größere Aufhöhung um 16 Zentimeter (auf -20,98 m NHN, statt -21,14 m NHN) auf die gleiche/ identische Umlagerungsfläche verbracht. Mit diesen zusätzlichen Umlagerungen entstehen keine zusätzlichen Beeinträchtigungen der marinen Biotopfunktionen. Es kommt lediglich zu einer weiteren Überdeckung der gleichen Flächen, die bereits durch den Einbau des durch die Planfeststellung genehmigten Materials überdeckt und bilanziert wurden (Anlage 4 S. 11 f.).

Somit ergibt sich folgender neuer Kompensationsbedarf:

Beeinträchtigung	Kompensationsbedarf [EFÄ]	
	Planfeststellung	Planänderung
<b>Landseitig</b>		
Verlust und Versiegelung von Ackerbiotopen	227	0
<b>Seeseitig</b>		
Nassbaggerung - Abtrag	759.750	785.376
Nassbaggerung - Sedimentation im Umfeld	11.505	12.120
Umlagerung - Auftrag	589.203	589.203
Umlagerung - Sedimentation im Umfeld	20.490	20.490
<b>Summe</b>	<b>1.381.175</b>	<b>1.407.189</b>

Der zusätzliche Kompensationsbedarf infolge der Planänderung beträgt also **26.014 EFÄ** und erfolgt ebenfalls im Rahmen der Beteiligung an der Ökokontomaßnahme „Entwicklung von Salzgrasland auf der Insel Görmitz“.

Zu dem Themenbereich Kompensation sind folgende Stellungnahmen und Einwendungen eingegangen:

#### 1. (E008) Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt (StALU)

Es bestehe ein zusätzlicher Kompensationsbedarf von 26.241 EFÄ. Zudem komme es zu einer zusätzlichen Umlagerung von 55.640 m<sup>3</sup> Baggergut.

#### 2. (E012) – Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND)

Es sei nicht klar dargestellt, wie häufig mit Unterhaltungsbaggerungen und entsprechenden Ablagerungen zu rechnen sei, auch nicht, mit welchen Mengen Baggergut man rechne und wo zukünftig das Baggergut verklappt werden soll. Diese Faktoren würden auch die Umlagerungsfläche und entsprechend die Bilanzierung beeinflussen. Sollte diese weiter genutzt werden oder andere Flächen? Mit der dargestellten einmaligen Nutzung seien laut Simulation keine gravierenden Veränderungen der Strömungsverhältnisse und des Rinnencharakters der Sassnitzer Rinne zu erwarten. Es sei aber nicht dargestellt, wie sich das bei fortlaufenden Ausbaggerungsarbeiten entwickle. Im Heringsgutachten werde nur dargelegt, dass in den Kalenderwochen 23-44 eines jeden Jahres die zukünftigen Unterhaltungsbaggerungen stattfinden können. Zu diesem Themenkomplex würden Daten fehlen, die die zukünftigen Beeinträchtigungen durch Unterhaltungsbaggerungen aufzeigen.

Im Kapitel 2.5. Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie auf Seite 15 „Auswirkungen der Planänderungen auf umweltplanerische Belange“ werde aufgeführt, dass alle Beeinträchtigungen kleinräumig und temporär auf die Baggerung der Fahrrinne bzw. Verbringung auf die Umlagerungsfläche begrenzt seien. Die Beeinträchtigungen seien nicht temporär, die Biotoptypen NOF und NOS im Bereich der Fahrrinne würden dauerhaft in OMF umgewandelt werden. Je nachdem, wie in Zukunft das Baggergut verklappt werde und welche Mengen anfallen, beträfe das auch

die Umlagerungsfläche, auf der auch Rote Liste Arten vorkämen. Die Beeinträchtigung werde aber im Landschaftspflegerischen Begleitplan als graduell/ befristet eingestuft. Hier müsse nachgebessert werden.

Im UVP-Bericht S. 73 werde bezüglich des Makrozoobenthos u. a. das Vorkommen von *Mya arenaria* auf der Umlagerungsfläche erwähnt, das sei eine langlebige Art. Ihre Regeneration ist in der HzE marin exemplarisch für die lange Dauer der kompletten Regeneration von Makrozoobenthosgemeinschaften aufgeführt. Es fehle eine komplette Artenliste für Makrozoobenthos-Organismen für die Fahrrinne und die Umlagerungsfläche, es seien nur exemplarisch Arten genannt worden, ansonsten höhere Taxa aufgezählt, deshalb könne die Regenerationsfähigkeit nicht ausreichend abgeschätzt werden.

Durch vermutlich nötige ständige Fahrrippenausbaggerungen würden sowohl die Fahrrippe als auch die Umlagerungsfläche im Zweifel dauerhaft gestört werden. Es gibt Zweifel, ob das bei der Bilanzierung tatsächlich ausreichend berücksichtigt worden sei, wenn nur ein bis zweimal ein Eingriff angenommen werde. Bei Unterhalt der Fahrrippe und Ablagerung des Baggerguts sei von dauerhaften Eingriffen auszugehen, die die Regeneration des Makrozoobenthos verhindern.

Die 2. Planänderung erhöhe potenziell die Auswirkungen. Sollten weitere Erkenntnisse aus aktuellen fachlichen Erhebungen zum Naturhaushalt vorliegen, die Auswirkungen auf die vorliegende Planung besitzen können, wird weiterer Vortrag vorbehalten.

#### **Zu den Stellungnahmen ist wie folgt auszuführen:**

Der zusätzliche Kompensationsbedarf beträgt **26.014 EFÄ**.

In der eingereichten Unterlage wurde ein zusätzlicher Kompensationsbedarf von 26.241 EFÄ (Anlage 4 S.12, Tabelle) angegeben, den auch das StALU in der Stellungnahme übernommen hat. Jedoch wurden die entfallenen 227 EFÄ durch den Wegfall der Tagesrichtfeueranlage in der entsprechenden Tabelle durch ein Redaktionsversehen nicht berücksichtigt. Somit reduziert sich der zunächst angegebene Wert von 26.241 EFÄ um 227 EFÄ auf 26.014 EFÄ. Zudem kommt es zu einer zusätzlichen Umlagerung von 55.640 m<sup>3</sup> Baggergut.

In der zum ursprünglichen Planfeststellungsverfahren eingereichten Unterlage 2 – Baggergutverbringungskonzeption werden Ausführungen zu den Unterhaltungsbaggerungen gemacht. (Unterlage 2 S. 39). Die Menge an Baggergut für die Unterhaltung wurde mit Pfb vom 10. August 2023 für 313.476 m<sup>3</sup> planfestgestellt (Pfb S. 32). Auch wird beschrieben, dass das Baggergut auf die bereits planfestgestellte Umlagerungsfläche verbracht werden soll (Pfb S. 78). Die TdV stellt mit Schreiben vom 20. November 2023 plausibel dar, dass durch die unwesentliche Änderung für die Aufweitung der Zufahrt in Richtung Hafengrenze auf 150 m keine Änderungen der Mengen des bei der Unterhaltungsbaggerung ggf. anfallenden Baggergutes erwartet werden, da sich die Böschungslängen um etwa 11,19 m (Südböschung) nicht wesentlich ändern.

Die Stellungnahme E012 vom BUND bezieht sich auch ansonsten nicht auf die 2. Planänderung, sondern auf bereits Planfestgestelltes. Die Aussagen zur WWRL der „Anlage 4 – Umweltbelange“ (Anlage 4 S. 15) wurden aus der Unterlage 07 „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ übernommen und planfestgestellt (PfB S. 95). Im planfestgestellten LBP werden alle Beeinträchtigungen sachgerecht gemäß HzE marin bilanziert und die Fachbehörden haben der Bilanzierung zugestimmt (vgl PfB S.70 ff.). Auch der Vortrag bzgl. des UVP-Berichts ist nicht relevant für diese Planänderung; es befindet sich eine komplette Artenliste in der Unterlage 09 „Fachgutachten Marine Biotopkartierung“.

Die Stellungnahme E012 steht somit der beantragten Planänderung nicht entgegen.

Das StALU bestätigt die geänderte Unterlage zur Kompensationsbilanzierung der TdV. Die Planfeststellungsbehörde stellt somit einen zusätzlichen Kompensationsbedarf von **26.014 EFÄ** (unter Berücksichtigung des Redaktionsversehens wegen der entfallenen Tagesrichtfeueranlage) fest. Zudem wird festgestellt, dass es zu einer zusätzlichen Umlagerung von 55.640 m<sup>3</sup> Baggergut kommt.

**Der gesamte Kompensationsbedarf beträgt somit 1.407.189 m<sup>2</sup> (140,72 ha) EFÄ.**

### 3.1.2 Vereinbarkeit mit den Vorgaben der WRRL und der MSRL

Die TdV hat mit der Anlage 4 „Auswirkungen der Planänderung auf die umweltplanerischen Belange“ einen Fachbeitrag zur WRRL und MSRL eingereicht.

Daraus geht hervor, dass hinsichtlich der WRRL -bezogen auf die Küstengewässerkörper Nord- und Ostrügensche Gewässer (WP\_15) sowie 1- bis 12-Seemeilen-Zone (WP 20)- keine Verstöße gegen das Verschlechterungsverbot entstehen und auch das Verbesserungsgebot eingehalten wird, da die Maßnahme weiterhin als kleinräumig und baubedingt das Vorhaben grundsätzlich als kurzzeitig zu bewerten sei (Anlage 4 S.15).

Die Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie bezieht sich auf den gesamten Bereich der deutschen Ostsee. Die Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass die vorhabenbedingten Auswirkungen der Planänderung nicht geeignet seien, eine Verschlechterung des Umweltzustands der deutschen Ostsee herbeizuführen oder einer Verbesserung entgegenzustehen.

Zu dem Themenbereich **WRRL/MSRL** sind folgende Stellungnahmen:

1. **(E007) Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V,**
2. **(E008) Staatliches Amtes für Landwirtschaft und Umwelt (StALU)**

Hinsichtlich der WRRL würde sich der ökologische und chemische Zustand des durch die Planänderung des Vorhabens betroffenen Oberflächenwasserkörpers „Nord- und Ostrügensche Gewässer (DECW\_DEMV\_WP\_15) und der chemische Zustand der Territorialgewässer (1- bis 12- Seemeilen-Zone) (DECW\_DEMV\_WP\_20) bei Umsetzung der Planänderung nicht verschlechtern. Die Zielerreichung eines guten Zustands der betroffenen Wasserkörper werde ebenfalls nicht gefährdet. Das Vorhaben stehe somit dem Verschlechterungsverbot und dem Verbesserungsgebot nicht entgegen und sei mit den Bewirtschaftungszielen der Oberflächen-gewässer im Vorhabengebiet vereinbar. Ein Verstoß gegen §§ 27, 44 und 47 WHG liege gemäß den ermittelten Prüfergebnissen des Fachgutachtens nicht vor.

Hinsichtlich der MSRL werde anhand der vorsorglichen Prüfung der Auswirkungen auf den aktuellen Zustand der charakteristischen Merkmale bzw. Ökosystemkomponenten der deutschen Ostseegewässer nach Anhang III Tabelle 1 der Richtlinie 2017/845/EU festgestellt, dass es bei Planänderung des Vorhabens im Bereich des Küstenmeers M-V nicht zu einer Verschlechterung des gegenwärtigen Zustands komme. Auch führe die Planänderung nicht zu einer relevanten Zunahme der bestehenden Belastungen nach Anhang IN Tabelle 2a der Richtlinie 2017/845/EU und somit zu keiner Verschlechterung der bestehenden Situation in den deutschen Ostseegewässern. Es erfolge keine Behinderung oder Verzögerung der Erreichbarkeit des guten Umweltzustands in deutschen Ostseegewässern, der nach Anhang I MSRL über elf qualitative Deskriptoren definiert sei. Eine Gefährdung der Erreichbarkeit der sieben übergeordneten Umweltziele nach BLANO (2012c), die zu einem guten Umweltzustand der deutschen Ostseegewässer führen sollen, sei durch die Realisierung des Vorhabens nicht zu besorgen. Das Vorhaben stehe dem Verschlechterungsverbot und dem Verbesserungsgebot anhand der

zuvor ermittelten Prüfergebnisse nicht entgegen. Es sei dementsprechend mit den Bewirtschaftungszielen im Bezugsraum der deutschen Ostseegewässer vereinbar (vgl. § 45a Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG).

**Zu den Stellungnahmen ist wie folgt auszuführen:**

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

Dies wird auch durch die zuständigen Fachbehörden bestätigt.

Ausfertigung

### **3.1.3 Artenschutz**

Die TdV hat mit der Anlage 4 „Auswirkungen der Planänderung auf die umweltplanerischen Belange“ auch einen Fachbeitrag zum Artenschutz eingereicht (Anlage 4 S.13 f.).

Aus dieser geht hervor, dass die bereits im PfB vom 10.08.2023 dargelegten Wirkungen mit der vorgesehenen Planänderung nur in sehr geringem Maße verstärkt werden würden; der zeitlich und räumlich begrenzte Charakter dieser Wirkungen bleibe erhalten (ggf. Verlängerung der Bauzeit um ca. 6 Tage). Eine vorhabenbedingte Auslösung der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG könne daher ausgeschlossen werden. Diese Bewertungen werden durch die Fachgutachten des IFAÖ bezüglich möglicher Auswirkungen auf die Fischbestände im Sassnitzer Graben durch die Umlagerung weiter bestätigt und unterstützt.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Bewertung für in sich schlüssig, stimmig, abgeschlossen und nachvollziehbar.

### **3.1.4 FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung**

Die TdV hat mit der Anlage 4 „Auswirkungen der Planänderung auf die umweltplanerischen Belange“ eine FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung (Anlage 4 S.14 f.) vorgelegt.

Demnach sei die im Rahmen der vorgesehenen Planänderung nur geringe Vergrößerung des Schutenaufkommens (Verlängerung der Bauzeit um ca. 6 Tage) aufgrund der unverändert sehr großen Entfernung zum SPA DE 1649-401 somit ebenfalls nicht geeignet, das Schutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen. Diese Bewertungen werden durch die Fachgutachten des IFAÖ und des IOW (Anlage 5 und 6) bezüglich möglicher Auswirkungen auf die Fischbestände im Sassnitzer Graben durch die Umlagerung weiter bestätigt und unterstützt. Insbesondere im Gutachten des IFAÖ werden erhebliche Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete im südlich anschließenden Meeresbereich (und explizit des nächstgelegenen EU-Vogelschutzgebiets „Westliche Pommersche Bucht“ (DE 1649-401) ca. 2,3 km südöstlich der Umlagerungsflächen) in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen sicher ausgeschlossen (Anlage 5 S. 15 ff.).

Die Planfeststellungsbehörde hält die Bewertung für plausibel. Die Vorprüfung ergibt, dass das Projekt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Einer tiefergehenden Verträglichkeitsprüfung bedurfte es somit nicht.



### 3.1.5 Umlagerung

Die TdV reichte mit der Anlage 5 „Stellungnahme zur möglichen Beeinträchtigung des Herings auf der Umlagerungsfläche 5650“ und der Anlage 6 „Ermittlung resultierender hydrodynamischer Veränderungen in der Sassnitzer Rinne aufgrund aktueller Baggergutverbringungen“ Unterlagen zur Baggergutverbringung in Bezug auf den Hering und der Hydrodynamik ein. Mit Übersendung einer geänderten Fassung der Anlage 5 vom 17. November 2023 aktualisierte und ersetzte die TdV die ursprünglich eingereichte Anlage 5 und kam damit Forderungen aus u. a. Stellungnahmen nach.

Demnach kommt es bei dem Vorhaben weder zu einer temporären Beeinträchtigung von pelagischen Fischarten durch Trübung im Zuge von Umlagerungsvorgängen noch zu einer dauerhaften bathymetrischen Veränderung des Seebodens, welche eine Veränderung von bodennahen hydrographischen Prozessen bewirkt (Anlage 5 S. 10). Da keine signifikante hydrografische Veränderung zu erwarten ist, wird dies auch zu keiner erkennbaren Beeinträchtigung der Hydrographie, wie u.a. der Strömung der Sassnitzrinne führen (Anlage 5 S. 11). Die kleinräumige und kurzzeitige Umlagerung wird somit das Verhalten von pelagischen Fischen zwar beeinflussen, keinesfalls aber beeinträchtigen. Für die Artengruppe Fische, hier den Hering, sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen abzuleiten (Anlage 5 S. 12). Die insoweit im Planfeststellungsbeschluss vom 10.08.2023 dargestellten Annahmen werden also bestätigt (keine Beeinträchtigung des Grabencharakters und insoweit auch keine Beeinträchtigung für die Heringspopulation).

Auch ergibt sich aus der Anlage 5, dass aufgrund der Fischerei und der Eutrophierung im hier zu betrachtenden Seegebiet von einer nicht unwesentlichen Vorbelastung für die Fischfauna ausgegangen werden muss (Anlage 5 S. 12). Weiterhin wird dargelegt, dass in der Gesamtbeurteilung im Zusammenwirken der Baggergutverbringung auf der Umlagerungsflächen 5650 (Erweiterung der seewärtigen Zufahrt Hafen Mukran) und 5650 S (OAL) keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für den Hering abzuleiten sind (Anlage 5 S. 14).

Hinsichtlich der hydrodynamischen Veränderungen durch aktuelle Baggergutverbringungen in der Sassnitzer Rinne kann auf Grund der Modellergebnisse davon ausgegangen werden, dass die simulierten Auswirkungen auf die Hydrodynamik durch die Baggergutverbringung gering sind. Außerhalb der unmittelbaren Verbringungsstelle sind keine signifikanten Änderungen zu erwarten (Anlage 6 S. 2).

Zu dem Themenbereich Umlagerung sind folgende Stellungnahmen und Einwendungen eingegangen:

#### **1. (E011) LALLF M-V – Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern**

Hinsichtlich der Einwände der oberen Fischereibehörde gegen die Verbringung von Baggergut im Bereich des Sassnitzer Grabens auf Umlagerungsfläche 5650 werde auf die bereits vorliegenden Stellungnahmen vom 8. Juli 2022 und 20. Dezember 2022 sowie die Ausführungen im Erörterungstermin am 12. Januar 2023 verwiesen.

Aus den zur 2. Planänderung überreichten Unterlagen ergebe sich hinsichtlich der Bewertung vorhabensbedingter Auswirkungen auf die Heringsbestände keine wesentlich verbesserte Datengrundlage. Insofern halte die obere Fischereibehörde Ihre Bedenken auch im Zusammenhang mit der beantragten Erhöhung der Aufnahmekapazität um 16 cm aufrecht.

Einen tatsächlichen Erkenntnisgewinn stelle nur die Unterlage des IOW vom 10. Oktober 2023 zur Ermittlung resultierender hydrodynamischer Veränderungen in der Sassnitzer Rinne auf Grund aktueller Baggergutverbringungen dar. Die Ergebnisse werden zur Kenntnis genommen.

Für den Bereich der Umlagerungsflächen seien vorhabensbedingte Veränderungen der Salinität und Strömungsgeschwindigkeit prognostiziert. Die modellierte Veränderung der Strömungsgeschwindigkeit liege im Bereich von ca. 50 % der mittleren Strömungsgeschwindigkeit und umfasst den gesamten Bereich innerhalb der 20 m - Tiefenlinie; vorhabensbedingte Änderungen der Salinität im Bereich von 1 bis 2 Promille seien für bis zu 31 Tage prognostiziert. Die Autoren kommen zu folgendem Fazit: „Die Modellergebnisse haben gezeigt, dass die simulierten Auswirkungen auf die Hydrodynamik durch die Baggergutverbringung gering sind. Außerhalb der unmittelbaren Verklappstelle sind keine signifikanten Änderungen zu erwarten.“

Eine Bewertung dieser durch IOW prognostizierten vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Heringsbestände seien jedoch nicht erfolgt. Die Stellungnahme des IfAÖ vom 17. Oktober 2023 zur möglichen Beeinträchtigung des Hering auf der Umlagerungsfläche 5650 werde zur Kenntnis genommen. In dieser Stellungnahme relativiere das IfAÖ ohne erkennbaren Bezug auf neue Daten einige Aussagen seiner früheren Stellungnahme vom 25. August 2023 wie zum Vorkommen von Heringen auch in Wassertiefen unter 15 m. Die Stellungnahme vom 25. August 2023 lege nahe, dass dies während der Durchführung des Vorhabens (Ostseeanbindungsleitung (OAL), 2. Abschnitt: Klapsstelle 5650 S) nicht der Fall sein würde und daher keine entsprechenden nachteiligen vorhabensbedingten Wirkungen zu erwarten seien. Die obere Fischereibehörde habe im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für den 2. Abschnitt der OAL der Planfeststellungsbehörde (Bergamt Stralsund) hydroakustische Nachweise von bodennahen Fischvorkommen im Sassnitzer Graben aus einer Befahrung durch ein Fischereifahrzeug am 20. September 2023 übermittelt; IfAÖ nimmt u.a. darauf Bezug. IfAÖ stelle fest, dass die Sassnitzer Rinne als Wander- und Sammelgebiet für Heringe diene und dass diese Fischart ein komplexes Wanderverhalten aufweise. Aus Sicht des IfAÖ ist für die Bewertung der baubedingten Wirkungen allein die Betrachtung temporärerer Beeinträchtigungen pelagischer Fischarten durch Trübung sowie die Veränderung bodennaher hydrographischer Prozesse relevant.

Weiterhin seien kumulative Auswirkungen in Bezug auf die Klappstelle 5650 S (OAL) bezüglich Trübung, Resuspension von Nähr- und Schadstoffen, Wassertiefe und Unterwasserschall betrachtet. Insgesamt seien nach Ansicht des IfAÖ keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für den Hering zu erwarten.

Nach Ansicht der oberen Fischereibehörde sei jedoch die Datenlage für die fundierte Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen einer Sedimentverbringung auf Umlagerungsfläche 5650 auch nach Information des Thünen-Instituts für Ostseefischerei gegenwärtig unzureichend. Die Stellungnahme des IfAÖ enthalte keine Bezüge auf Daten zum Hering im Bereich der Sassnitzer Rinne. Insofern können die Schlussfolgerungen in der Stellungnahme des IfAÖ in wesentlichen Teilen nur auf Annahmen beruhen (vgl. S. 11: „Obwohl das Wanderverhalten

komplex ist, ist nicht ersichtlich, weshalb die Wanderung ausgerechnet auf die tiefen Bereiche der Sassnitzrinne beschränkt sein sollte.“).

Somit könnten erhebliche nachteilige vorhabensbedingte Wirkungen auf die Heringsbestände infolge der Baggergutverbringung auf Umlagerungsfläche 5650 im Sassnitzer Graben weiterhin nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Im Sinne des Vorsorgeansatzes gem. Art. 2 Abs. 2 der VO (EU) 1380/2013 sollte daher keine Baggergutverbringung im Sassnitzer Graben erfolgen.

Sofern dennoch daran festgehalten wird, sollte die Vorhabensträgerin zur Durchführung eines mit dem Thünen-Institut für Ostseefischerei abgestimmten begleitenden Monitorings der Baggergutverbringung hinsichtlich der möglichen vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Hering verpflichtet werden. Aus Sicht der oberen Fischereibehörde seien dabei folgende Aspekte zu berücksichtigen:

1. Unverzögliche Untersuchung und Dokumentation des Ist-Zustandes im Bereich der Umlagerungsfläche 5650
2. Untersuchung während der Baggergutumlagerung und nach Abschluss der Baggergutumlagerung
3. Die Untersuchungen sollten dabei für aussagekräftige Zeiträume jeweils mindestens die hydroakustische Erfassung der Fischfauna sowie die Erfassung abiotischer Parameter (Strömung, Salinität) beinhalten.
4. Untersuchungen und Monitoringkonzept sind vorab mit dem Thünen-Institut für Ostseefischerei abzustimmen, insbesondere auch hinsichtlich der abzustellenden Datendefizite für eine Bewertung vorhabensbedingter Auswirkungen auf die Heringsbestände.

Für den Fall einer vorhabensbedingten Schädigung der Heringsbestände sei ein Auflagenvorbehalt vorzusehen, um die Vorhabensträgerin zur Ermittlung und Umsetzung geeigneter Abhilfemaßnahmen verpflichten zu können.

## **2. (E008) Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt (StALU)**

Das Einreichen des Fachgutachtens „Ermittlung resultierender hydrodynamischer Veränderungen in der Sassnitzer Rinne aufgrund aktueller Baggergutverbringungen“ des IOW vom 10. Oktober 2023 werde begrüßt. Signifikante Änderungen der Strömungsgeschwindigkeiten und Bodensalzgehalte seien demnach lediglich im unmittelbaren Verklappungsbereich zu erwarten. Inwiefern sich diese Veränderungen auf das Heringsvorkommen bzw. auf das Wander-, Sammel- und Laichgeschehens des Herings auswirken können, werde vom IOW nicht thematisiert. Auch gehe das IfAÖ in seinem Gutachten vom 17. Oktober 2023 nicht auf die vom IOW gelieferten Ergebnisse ein. Insofern können Beeinträchtigungen des Herings und folglich auch Beeinträchtigungen der mit Stellungnahme vom 24. August 2023 benannten Natura 2000-Gebiete weiterhin nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Es bedürfe der Vorlage einer fachgutachterlichen Einschätzung durch die Trägerin des Vorhabens unter Berücksichtigung der Aus-

führungen des IOW vom 10. Oktober 2023. Dessen unbenommen sollte auch bei positiver gutachterlicher Einschätzung und ohne Vorlage einer rechtlichen Grundlage ein Monitoring der Auswirkungen der Verklappung auf den Hering beauftragt werden. Dieses Monitoring sollte durch die Vorhabenträgerin und entsprechend den Vorgaben des Landesamtes für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern erfolgen.

### **3. (E006) LAV M-V – Landesanglerverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. (LAV M-V)**

Satzungsgemäßes Ziel des Landesanglerverbandes Mecklenburg-Vorpommern e.V. sei der Umwelt-, Natur- und Artenschutz mit besonderem Augenmerk auf die aquatischen Ökosysteme des Landes. Folgerichtig verweise der LAV M-V in diversen Stellungnahmen an die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, das Bergamt Stralsund sowie das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern auf die besondere Bedeutung des Maßnahmegebiets für die heimische Fischfauna.

Grundsätzlich würden die naturschutzfachlichen Bedenken in den im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bereits vorgebrachten Stellungnahmen auch in Bezug auf die beantragte 2.

Planänderung bestehen bleiben, speziell die potenziellen Auswirkungen auf die Reproduktion des Herings (*Clupea harengus*) der westlichen Ostsee sowie alle damit verbundenen Folgeauswirkungen auf besonders geschützte Arten wie zum Beispiel den Seehund (*Phoca vitulina*). In diesem Zusammenhang werde die fachliche Auseinandersetzung mit der Thematik im Rahmen des vorgelegten Heringsgutachtens begrüßt. Nach gutachterlicher Einschätzung seien durch die Ausbringung des Baggerguts keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für den Hering abzuleiten. Diese Aussage sollte während der Umsetzung der Maßnahme mit einem entsprechenden Monitoring überprüft werden. Dem LAV M-V sei die Bedeutung des Vorhabens aufgrund der geopolitischen Veränderungen, mit den folgenden Konsequenzen in Bezug auf die Energieversorgung Deutschlands, bewusst. Jedoch müsse berücksichtigt werden, dass es sich bei dem Hering nicht nur um einen für die regionale Angel- und Berufsfischerei überaus bedeutenden Fisch handle, sondern auch um eine Schlüsselart im Ökosystem der Küstenlandschaft Mecklenburg-Vorpommerns. Er stelle eine wichtige Nahrungsgrundlage für diverse Vertreter der Fisch- und Avifauna sowie für die marinen Säuger der Ostsee dar und sei für eine Vielzahl von fischfressenden Arten relevant in Bezug auf eine positive sowie nachhaltige Bestandsentwicklung. Negative Auswirkungen auf die Schlüsselart Hering können somit zur Gefährdung vieler weiterer Arten beitragen, wodurch den Auswirkungen auf den Hering besondere Bedeutung zukommt.

#### **Zu den Stellungnahmen zu 1-3 ist wie folgt auszuführen:**

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann einer Erhöhung um 16 cm auf der bereits planfestgestellten und gegenüber den Stellungnehmenden insoweit bestandskräftigen Umlagerungsfläche erfolgen. Aus der geänderten Anlage 5 ergibt sich, dass unter Bezugnahme auf die Anlage 6 keine signifikanten Änderungen zu erwarten sind (Anlage 5 S.11).

Die getroffenen Aussagen und Schlussfolgerungen der Anlage 5 überzeugen. Es wird in gebotener Weise auf die baubedingten Wirkfaktoren und die Auswirkungen auf den Hering eingegangen. Es wird dargestellt, welche hohe Bedeutung die Sassnitzrinne als Wander- und Sammelgebiet für den Hering hat und welche Beeinträchtigungen durch Trübungen sowie Veränderungen der bodennahen hydrographischen Prozesse entstehen können. Auch wird plausibel dargelegt, dass die Vorbelastung durch Eutrophierung und Fischerei als besonders hoch angesehen werden kann (Anlage 5 S. 13). Auch eine adäquate Auseinandersetzung mit kumulativen Wirkungen durch die Baggergutverbringung zweier Vorhaben auf die Umlagerungsflächen 5650 und 5650 S bzgl. hat in der Unterlage stattgefunden.

Folglich kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem schlüssigen Ergebnis, dass dadurch keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für den Hering abzuleiten sind; sowie auch keine erheblichen Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete im südlich anschließenden Meeresbereich (das nächstgelegene ist das EU-Vogelschutzgebiet „Westliche Pommersche Bucht“ (DE 1649-401) in ca. 2,3 km südöstlich der Umlagerungsflächen) (Anlage 5 S. 14 f.). Es gibt somit keine Anhaltspunkte, warum an den Aussagen der Anlage 5 gezweifelt werden muss.

Die TdV führte mit Schreiben vom 20. November 2023 aus, dass das IfAÖ mit seinem Fachbereich „Ichthyologie“ als Ersteller der Unterlage 5 aufgrund jahrzehntelanger Expertise die Bewertungen auf Grundlage der vorhandenen Datengrundlage vorgenommen habe. Dies entspreche durchaus der gängigen Planungspraxis, da pelagische Fischarten nicht besonders standorttreu sind. Auf eine Erfassung werde zum Beispiel bei der Basisdatenaufnahme für Offshore-Windparks in der Ausschließlichen Wirtschaftszone und auch in den Seegewässern Mecklenburg-Vorpommerns genau aus diesem Grund verzichtet. Hier könne das „Standarduntersuchungskonzept“ des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrografie [StUK 4, BSH 2013]) herangezogen werden. Für die 12 sm-Zone M-V gebe es keinen vergleichbaren Fischerfassungsmethodik-Leitfaden. Wissenschaftliche Erfassungsmethoden, wie sie für die Grundlagenforschung zur Anwendung kämen, seien für das hier in Rede stehende Vorhaben nicht geeignet (lange Zeitreihen, keine schnell marktverfügbare Technik, extrem teure Technik, die nur auf Spezialschiffen verfügbar ist, etc.).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Bewertung auf Grund der vorhandenen Datengrundlage ausreichend. Die Anlage 5 ist im Umfang und Vollständigkeit ausreichend und methodisch folgerichtig, gerade weil vergleichbare Fischerfassungsmethodiken fehlen.

Beachtet man zudem die bisherige planfestgestellte Umlagerungshöhe von ca. 2- 3 m (Baggergutverbringungskonzept S. 29, 31) sind die zusätzlichen 16 cm nicht entscheidungserheblich.

Ein Monitoring im geforderten Sinne ist nach den oben genannten plausiblen Ausführungen des IfAÖ nicht zielführend und auch bei anderen Verfahren im marinen Bereich nicht üblich. Ein Ist-Zustand kann zudem nicht mehr erfasst werden, da der Heringszug erst nach der beabsichtigten und im öffentlichen Interesse in dem Zeitraum notwendigen Bauausführung wieder beginnt.

Da eine Schädigung des Heringsbestandes durch die Umlagerungsstelle nach den gutachterlichen Aussagen gerade auch für die hier gegenständliche Erhöhung des Umlagerungskörpers um nur 16 cm nicht zu erwarten ist, ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde rechtlich nicht

veranlasst, das geforderte Monitoring anzuordnen, da dies wie gesagt für den Ist-Zustand nicht aussagekräftig wäre und zudem der Gesamtbestand nicht durch eine punktuelle Messung erfasst werden kann und überdies Bestände über die Jahre natürlichen Schwankungen unterliegen.

Die TdV hat gleichwohl zugesagt, in Ergänzung zum Überwachungsprogramm der Anordnung A.II.2.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 10. August 2023 diese Anordnung auch für die Umlagerungsstelle in der sich durch diese Planänderung ergebenden Dimensionierung durchzuführen.

Somit führt die TdV während der Umlagerung und nach Beendigung der Bauphase Untersuchungen bezüglich des Heringsvorkommens durch. Sofern eine ursächliche signifikante Schädigung des Heringsbestandes erkennbar ist, hat die TdV Abhilfemaßnahmen zu ermitteln und umzusetzen. Diese Abhilfemaßnahmen sollen in Abstimmung mit dem Thünen-Institut und dem LALLF erfolgen und sind der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Auf die Anordnung A.III.2 wird verwiesen.

Den Stellungnahmen kann somit nur teilweise gefolgt werden.

#### **4. (E010)**

Der Einwender ist Fischer einer anliegenden Gemeinde. Er ist der Ansicht, dass die 2. Planänderung wesentlich sei. Gemäß § 76 Abs. 2 VwVfG bedürfte es eines neuen Planfeststellungsverfahrens samt Öffentlichkeitsbeteiligung. Begründet wird dies wie folgt:

Bereits im Verfahren zum Planfeststellungsbeschluss vom 10. August 2023 sei auf mögliche Beeinträchtigungen der Strömung und in der Folge des Fischbestands durch die Verklappung auf die Umlagerungsfläche 5650 hingewiesen worden. Die 2. Planänderung erhöhe das Baggervolumen um 11,69 % sowie die planfestgestellte Umlagerungsfläche um 16 cm. Umfang und Auswirkungen des Vorhabens würden sich ändern, die Frage nach der Eignung der Umlagerungsfläche stelle sich neu.

Die Frage nach der Eignung stelle sich ferner neu, weil zwischenzeitlich mit Planfeststellungsbeschluss des Bergamts Stralsund vom 25. Oktober 2023 für die Errichtung und den Betrieb der Gasversorgungsleitung „Ostsee-Anbindungs-Leitung (OAL) Seeabschnitt KP 26 bis Mukran“ nur 170 m südlich eine weitere Umlagerungsfläche mit einer Größe von 500 x 500 m genehmigt wurde (Umlagerungsfläche KS 5650 S). Auf dieser Fläche soll von Ende Oktober bis Dezember Grabenaushub aus dem gegenständlichen Leitungsbau verklappt werden. Kurz: Die Verklappung auf die Umlagerungsfläche 5650 kumuliere mit der Verklappung auf Umlagerungsfläche KS 5650 S. Die Kumulation ist in der Sache eine neue wesentliche Umweltauswirkung, die im Planfeststellungsbeschluss vom 10. August 2023 noch keine Berücksichtigung gefunden habe.

Verlängerung der Bauzeit um sechs Tage bis zum 31.12.:

Wie langjährige Aufzeichnungen in der Schleppnetzfisherei zeigen, beginne die Ansammlung von Heringen (Frühjahrslaicher) in der Sassnitzer Rinne unmittelbar im Dezember, um zu den

nahegelegenen Laichgebieten in Schwärmen zu ziehen. In diesem wichtigen Zeitraum sei es auch aus Vorsorgegründen geboten, mögliche Störungen zu vermeiden, um die Einwanderung der Heringe nicht zu beeinträchtigen. Die Ansammlung sei ein entscheidender Schritt im Lebenszyklus des Herings (Frühjahrs-laicher) in der südlichen Ostsee und könne Auswirkungen auf die Fortpflanzung und den Bestand haben. Schutzmaßnahmen sind daher von großer Bedeutung, um die Erhaltung der Heringe in dieser Region zu gewährleisten, ein verlängertes Bauzeitfenster im Dezember kumuliere die Belastung.

Im Übrigen werde erstmalig ein Gutachten „zur möglichen Beeinträchtigung des Herings auf der Umlagerungsfläche 5650“ vorgelegt (IfAÖ GmbH v.17.10.2023). Das Gutachten habe nicht allein die 2. Planänderung zum Gegenstand, sondern eine Umweltauswirkung des zu ändernden Gesamtvorhabens. Auch darum sei eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 - 9 A 9/15 Rn. 34).

#### **Zu der Einwendung zu 4 (E010) ist wie folgt auszuführen:**

Die TdV führt mit Schreiben vom 20. November 2023 aus, dass wenn im Gutachten „zur möglichen Beeinträchtigung des Herings auf der Umlagerungsfläche 5650“ der Eindruck entstehe, als würde hier das Gesamtvorhaben bewertet werden, dann sei das so zu verstehen, dass vorrangig selbstverständlich die hier in Rede stehende 2. Planänderung bewertet werde. Danach gebe der Fachgutachter einen Ausblick im Bezug zum Gesamtvorhaben. Das sei an dieser Stelle nicht schädlich.

Es sei grundsätzlich richtig, dass die Kumulation der Verklappung von Material aus dem Grabenaushub der OAL beim Planfeststellungsbeschluss vom 10. August 2023 noch keine Berücksichtigung gefunden habe. Allerdings waren die Auswirkungen der Verklappungen aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 10. August 2023 bei der Genehmigungsbehörde für die OAL für deren Entscheidung zur Genehmigung als Vorbelastungen bekannt und wurden entsprechend berücksichtigt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geht aus der Stellungnahme der TdV klar hervor, dass gegenständlich die 2. Planänderung betrachtet wurde.

Auch ergibt sich aus der der geänderten Anlage 5, dass das Zusammenwirken der hier betrachteten Vorhaben, der Baggergutverbringung auf die Umlagerungsflächen 5650 und 5650 S bzgl. der Auswirkungen auf den Hering betrachtet wurde. Da keine weiteren kumulativen Wechselwirkungen zu erwarten sind, und in der Gesamtbetrachtung im Zusammenwirken der Baggergutverbringung auf die Umlagerungsflächen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für den Hering abzuleiten sind, bleibt die Planänderung unwesentlich.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Planänderung auch ansonsten nicht wesentlich.

Die Berührung von Rechten Dritter schließt die Unwesentlichkeit nicht aus, jedoch dürfen die diese Beeinträchtigungen nicht so ein Gewicht haben, dass sich die Genehmigungsfrage wesentlich anders gestellt hätte, wenn die Änderung bereits von vornherein in die Planfeststellung einbezogen worden wäre (Kopp/Rammsauer § 76 Rn. 27, 18. Auflage).

Wie bereits dargelegt fällt eine Umlagerungshöhe von zusätzlichen 16 cm bei einer bisherigen planfestgestellte Verfüllungshöhe von ca. 2- 3 m (Baggergutverbringungskonzept S. 29, 31) nicht ins Gewicht. Auch eine Erhöhung des Baggergutvolumen um 11,69 % ändern das Gesamtvorhaben nicht derart, dass dieser neue Trassenverlauf zu einem früheren Zeitpunkt anders planfestgestellt worden wäre.

Auch eine Verlängerung der Bauzeit von 6 Tagen führt nicht zu einer Erheblichkeit der Planänderung. Ursprünglich war vorgesehen, die Zufahrt in 21 Wochen fertigzustellen (Baggergutverbringungskonzept S 33). Alleine durch die Arbeit an den Sonntagen, verdichtet sich die Bautätigkeit und führt so zu einer Reduzierung um voraussichtlich mehrere Wochen. Auch ist das Sammeln der Frühjahrslaicher kein an bestimmtes Datum gebundener Prozess. Die TdV hat jedoch zugesagt, während und nach der Bauzeit Untersuchungen bezüglich des Heringbestandes durchzuführen und bei Bedarf geeignete Abhilfemaßnahmen zu treffen. Auf die Anordnung A.III.2 wird dabei verwiesen.

Auch wurde die Herings-Thematik nicht erstmalig in der 2. Planänderung angesprochen. Bereits im Planfeststellungsverfahren hat sich die Planfeststellungsbehörde damit auseinandergesetzt und eine Abwägungsentscheidung getroffen (PfB S 100 ff.). Die jetzt eingereichten Anlagen 5 und 6 bestätigen nur die getroffene Entscheidung. Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung war somit nicht erforderlich. Der Einwander hätte seine Belange im Ausgangsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung vorbringen können, hat sich dort allerdings nicht beteiligt.

Der Einwendung kann somit nicht entsprochen werden. Sie ist auch hinsichtlich einer möglichen eigenen Betroffenheit zurückzuweisen, denn eine solche eigene Betroffenheit wurde nicht eingewandt.

### **3.2 Schifffahrt**

Zu dem Themenbereich Schifffahrt ist folgende Stellungnahmen eingegangen:

#### **(E009) Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee (WSA Ostsee)**

Die Richtfeueranlage könne aus nautischer Sicht entfallen. Die geringfügige Aufweitung nach Westen ließe auch beim Liegen von bis zu 3 LNG-Fahrzeugen am Liegeplatz 12 weiteren Schiffsverkehr zu.

#### **Zu der Stellungnahme (E009) ist wie folgt auszuführen:**

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde rechtfertigt die positive Stellungnahme der zuständigen Fachbehörde den Wegfall der Richtfeueranlage.



### 3.3 Arbeitszeit

Es bestehen keine Bedenken der Planfeststellungsbehörde, dass bei Vorliegen der Voraussetzungen für das ausführende Baggerunternehmen die Arbeiten an 7 Arbeitstagen pro Woche im Dreischichtsystem (24 h/d) durchgeführt werden. Dies ist in der Schifffahrt üblich.

### 3.4 Sonstiges

In den Stellungnahmen von

**(E001) Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern**

**(E002) Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Rügen**

**(E003) Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**

**(E004) Landesforstanstalt Mecklenburg-Vorpommern**

**(E005) Hauptzollamt**

**(E013) Bergamt Stralsund**

wurden keine Bedenken vorgetragen. In der Stellungnahme **(E005) Hauptzollamt** wird auf das Betretungsrecht verwiesen. Auf dieses wurde bereits in der in der Anordnung A.II.7. des PfB vom 10. August 2023 verwiesen welches insoweit fortbesteht. In der Stellungnahme **(E013) Bergamt Stralsund** wird gefordert, dass wegen Parallelität verschiedener Verfahren die GASCADE Gastransporte GmbH zu beteiligen sei. Da beide Verfahren in einem benachbarten Bereich stattfinden und es zu zeitlichen Überschneidungen kommen kann, ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sinnvoll, die GASCADE Gastransporte GmbH über das Vorhaben zu informieren (Anordnung A.III.1.3). Dieser Stellungnahme kann insoweit gefolgt werden.

#### **4. Abwägungsergebnis**

Die beantragte Planänderung in Gestalt dieses Änderungsbeschlusses ist nach Abwägung aller für und gegen die Änderung sprechenden Belange zulässig. Die Voraussetzungen, bei deren Vorliegen eine Planänderung zwingend zu versagen ist, liegen nicht vor (§ 14b Abs. 1 Nr. 6 WaStrG).

Die Planänderung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Die Eingriffe in öffentliche Belange sowie in private Rechtspositionen, mit denen die Planänderung verbunden ist, sind gerechtfertigt und zulässig.

Durch die Aufweitung und Verschwenkung der Fahrrinne ist ein sicherer Transport der Getreidefrachter möglich. Ein zügiges, ununterbrochenes Bauen vermeidet neben dem doppelten technischen Aufwand für die Baustelleneinrichtung auch eine mehrfache Belastung der Umlagerungsfläche. Zudem kann ein schneller Baufortschritt möglicherweise drohenden Getreideengpässen entgegenwirken.

Nach alledem und den positiv zu wertenden Stellungnahmen ist festzuhalten, dass die Vorteile der Planänderung eventuelle Nachteile überwiegen.

## **5. Begründung der Anordnungen und des Vorbehalts weiterer Anordnungen**

Die unter Abschnitt A.III. 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 der vorliegenden Planänderung grundsätzlich nicht ausdrücklich aufgenommen worden.

## **6. Begründung der sofortigen Vollziehung**

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 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 Planänderung ist aus den unter B.III.2. genannten Gründen vernünftiger Weise geboten.

Neben der generellen Bedeutung der Nutzung des Hafens Mukran ist der Hafen insbesondere für Schiffe mit deutlich erhöhtem Tiefgang von Interesse. Diese erweiterte Nutzungsmöglichkeit muss auch zeitlich kurzfristig zur Verfügung gestellt werden, insbesondere damit 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, die ebenfalls zeitnah begonnen werden soll. Sowohl die Vertiefung der Fahrrinne als auch die Vertiefung der inneren Hafengewässer werden es dann ermöglichen, den umgebauten Liegeplatz 03a zu nutzen und anlaufende Schiffe vollständig zu beladen zu können.

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. 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.

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.

## **7. Begründung der Kostenentscheidung**

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).

Durch Vereinbarung vom 24. November 2017 hat die TdV sich zur vollumfängliche Kostenübernahme der Ausbaumaßnahme, insbesondere der Planung und Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 14 Abs. 1 WaStrG verpflichtet. Dies schließt auch Planänderungen mit ein. 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 Planänderungsbeschluss 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 14. Dezember 2023

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt  
- Planfeststellungsbehörde -

Im Auftrag  
-gez.-

Anne Unruh