

GDWS ASt Nord

- Planfeststellungsbehörde -

**Protokoll über den Scoping-Termin gemäß § 5 UVPG**

**am 13. März 2014, HERO, Rostock**

**zum**

**Ausbau des Seekanals Rostock**

## **Inhaltsverzeichnis**

1. Begrüßung, Vorstellen der Teilnehmer und Organisatorische Einführung
2. Rechtliche Grundlagen, UVP-Pflicht des Vorhabens
3. Vorstellung des Vorhabens
4. Schutzgutbezogene Diskussion über Gegenstand, Umfang und Methoden der UVS
  - 4.1 Schutzgut Mensch
  - 4.2 Schutzgut Flora, Fauna und biologische Vielfalt
  - 4.3 Schutzgut Boden
  - 4.4 Schutzgut Wasser
  - 4.5 Schutzgut Klima, Luft
  - 4.6 Schutzgut Landschaft
  - 4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter
  - 4.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter
  - 4.9 WRRL/MSRL
5. FFH-Verträglichkeitsvorprüfung
6. Artenschutz
7. LBP
8. Verschiedenes (u. a. Beeinträchtigung Dritter)
9. Weiteres Vorgehen

Anwesende (vgl. Teilnehmerliste)

Beginn: 09:30 Uhr

## **1. Begrüßung, Vorstellen der Teilnehmer und Organisatorische Einführung**

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, begrüßte die Teilnehmer und gab organisatorische Hinweise.

Herr BRYDDA, Leiter WSA Stralsund, begrüßte die Teilnehmer ebenfalls und stellte den Träger des Vorhabens vor.

## **2. Rechtliche Grundlagen, UVP-Pflicht des Vorhabens**

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, führte zum Planfeststellungserfordernis und der UVP-Pflicht aus. Zuständige Planfeststellungsbehörde ist die bei der GDWS ASt Nord.

## **3. Vorstellung des Vorhabens**

Herr BRYDDA, Leiter des WSA, skizzierte grob den Anlass des Vorhabens. Aufgrund der Entwicklung der Schiffsgrößen und der transportierten Mengen sowie der Wettbewerbssituation zu anderen Häfen stellte der Verkehrsminister des Landes MV am 14.04.2009 den Antrag für eine weitere Vertiefung (für ein Schiff von 275 m Länge, 48 m Breite, mit einem Tiefgang von 15 m). Mit Erlass vom 03.07.2009 wurde die WSD Nord beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zu erstellen (inkl. URE, FFH-Einschätzung und vertiefte Kosten-Nutzen-Analyse, Schiffsführungssimulation sowie Variantenuntersuchung). Das WSA Stralsund erstellte eine Machbarkeitsstudie und legte sie am 31.08.2012 mit dem Ergebnis vor, dass das Vorhaben machbar, hoch wirtschaftlich und umweltverträglich ist. Mit Erlass vom 07.05.2013 kam es zur Beauftragung der HU für zwei Varianten (inkl. einer inhaltlichen Vertiefung der Nutzung-Kosten-Optimierung und der Umweltuntersuchung) sowie der Anmeldung der Maßnahme zum Verkehrswegeplan 2015. Für die Umweltuntersuchungen wurde die vorliegende Scoping-Unterlage erstellt.

Herr LAULE, TdV, stellte das Vorhaben anhand einer vorbereiteten Präsentation vor (vgl. Anlage). Er begann mit dem Ist-Zustand, zeigte den Seekanal auf einer Karte und erläuterte die aktuellen Tiefen. Zum Planungsauftrag führte er aus, dass das Bemessungsschiff (275/48/15 m) ausschließlich Öltankern und Bulk-Carriern entspreche und ein Begegnungsverkehr auch nach dem Ausbau

nicht möglich sei. Mit der Hauptuntersuchung werde nun begonnen, der Antrag auf Planfeststellung sei frühestens ab 2017 denkbar.

Herr LAULE erläuterte zudem, dass eine Variantenuntersuchung (minimierte Varianten zum Vollausbau), eine Schiffsführungssimulation (alle Varianten erfolgreich simuliert), eine URE (Ergebnis: geringes Umweltrisiko) sowie eine Nutzen-Kosten-Analyse (Ergebnis: alle drei Varianten wirtschaftlich, Faktor > 1) durchgeführt worden seien. Dann ging Herr LAULE näher auf den Variantenvergleich ein und stellte die drei Varianten vor (Variante 1: Maximalausbau mit erhaltener Sohlbreite, außen: 17,30 (2,60 m), innen: 16,60 (2,10 m); Variante 2: Eingriff durch Verlängerung der Böschung im Außenbereich minimiert, außen 16,80 m, innen 16,60 m bis zur großen Wendepalte, dann 16,10 (im Innenbereich 2 verschiedene Tiefen); Variante 3: betrachtet mit teilabgeladenen Schiffen zu fahren (Tiefgang 14,30), außen 16,10 m, innen 15,90/15,40 m).

Auch die Schiffsführungssimulation wurde von Herrn LAULE anhand einer Abbildung eingehend erläutert. Hinsichtlich der Umweltrisikountersuchung verwies Herr Laule auf die Darstellung in der Scoping-Unterlage. Dann zeigte Herr LAULE den Variantenvergleich auf einer tabellarischen Übersicht (inkl. Baggermengen, nautischer und wirtschaftlicher Bewertung). Daraus ging hervor, dass die Variante 2 die Vorzugsvariante ist, vor Variante 3 und 1 (Vollausbau). Auf einer weiteren Folie zeigte Herr LAULE die Vorzugsvariante inklusive der dazugehörigen Daten.

Der Bedarf des Vorhabens wurde anhand einer weiteren Folie erläutert, die die Entwicklung der Massengut- und Rohölschiffe dargestellt.

Herr LAULE stellte grob und eher als eine vorläufige Gedankenstütze den Zeitplan anhand einer Abbildung dar und wies darauf hin, dass dieser Zeitplan nicht verbindlich sei. Ab Erstellung der Haushaltsunterlage sei der Zeitplan eher hypothetisch.

Auf Nachfrage von Herrn BÖSCHEN erläutert Herr LAULE die Unterbringung des Baggergutes. Die Umlagerungsfläche bestehe bereits und werde erweitert. Die Fläche sei aufgrund eines Seekabels nicht in voller Fläche nutzbar, sodass die Erweiterung nach Osten erforderlich sei. Nicht umlagerungsfähiges Material werde auf das Spülfeld Markgrafenheide verbracht; die Zufahrt erfolge über das Schnatermannfahrwasser.

Frau SCHMIDT, StALU MM, wies darauf hin, dass hinsichtlich der Erweiterung der Umlagerungsstelle unterschiedliche Zahlen im Raum stünden. Herr Laule habe von 250 m gesprochen.

In Unterlagen stünde 1.000 m. In der URE stehe, dass keine Erweiterung erforderlich sei, auch nicht für Unterhaltung. Es gehe allein darum zu wissen, von welchen Zahlen auszugehen sei und mit welchen Daten ins Verfahren gegangen werde.

Auf Nachfrage von Frau SCHMIDT, StALU MM, stellt Herr LAULE richtig, dass eine Erweiterung der Umlagerungsfläche um 1.000 m erforderlich sei.

Herr SCHMEIL, Amt für Umweltschutz, Rostock, erkundigte sich nach einer Seeverkehrsprognose, also Daten zu den zukünftigen Bewegungen im Seekanal, und ob die Verteilung der Schiffe im Hafenbecken geprüft werde.

Herr LAULE, TdV, erläuterte dazu, dass der TdV auf die Verteilung im Hafen keinen Einfluss habe; dies sei vielmehr Aufgabe der HERO. Er führte noch einmal aus, dass durch den Ausbau die Anzahl größerer Fahrzeuge zunehme, kleiner Fahrzeuge hingegen weniger vorkommen würden und zukünftig insgesamt mit einer höheren Beladung gefahren würde. Zudem verwies er auf seine eingangs gezeigte Präsentation, der die entsprechenden Zahlen zu entnehmen seien, die auch Eingang in den Bundesverkehrswegeplan gefunden hätten.

Herr BUTSCHKAU, Amt für Raumordnung und Landesplanung, Rostock, wies darauf hin, dass im Überseehafen sechs Gewerbe- und Industrieflächen als Vorbehaltsflächen ausgewiesen worden seien, davon befänden sich zwei Flächen im Bereich des Seehafens. Er fragte, wie das Vorhaben damit in Verbindung zu bringen sei bzw. ob es erweitert würde (im Bereich Peezer Bach).

Herr LAULE, TdV, wies diesbezüglich daraufhin, dass der TdV in ständigem Kontakt mit der HERO stehe, der geplante Ausbau jedoch ausschließlich die Bundeswasserstraße betreffe, die an der kleinen Wendeplatte ende. Ausbaumaßnahmen darüber hinaus seien vom Hafenbetreiber durchzuführen, sodass das von Herrn Butschkau genannte Verfahren davon zu trennen sei.

Auf nochmalige Nachfrage führte Herr BRYDDA aus, dass die WSV nicht beabsichtigt, die Bundeswasserstraße auszudehnen oder zu erweitern. Er gehe davon aus, dass die HERO einen derartigen Ausbau selbst vornehme bzw. einleite.

Ebenfalls zu diesem Thema erläutert Herr BIEBIG, HERO, dass aufgrund des Tunnels ein Ausbau im und hinter dem Tunnelbereich nicht möglich sei. Für die großen Schiffe sei ausschließlich der Seehafen Ost vorgesehen, der Bereich Peezer Bach sei dafür nicht ausgelegt. Die HERO arbeite natürlich Hand in Hand mit der Stadt, dass große Schiffe abgefertigt werden könnten.

Herr DÖRING, BUND, Ortsgruppe Rostock wies darauf hin, dass die Frequenz der großen Frachtschiffe zunehme. Er vermisse die Darstellung von Immissionen im Wohnbereich Warnemündes. Messungen des LUNG Güstrow aus den Jahren 2008 und 2009 seien bereits grenzwertig gewesen. Dies sollte hier berücksichtigt werden.

Herr BÖSCHEN verwies auf die entsprechenden Ausführungen zu den einzelnen Schutzgütern.

Herr SCHMIDT, NABU MM beanstandete Teile der URE, u. a. die Darstellung der Wertigkeit, was Auswirkungen auf Untersuchungen hätte.

Herr BÖSCHEN stellte dies auf die Diskussion zu Punkt 4 zurück und wies darauf hin, dass die URE zunächst nur die Grundlage für weitere Untersuchungen sei, die dann demnächst durchgeführt würden.

#### **4. Schutzgutbezogenen Diskussion über Gegenstand, Umfang und Methode der UVS (u. a. Untersuchungsraum, -zeitraum, Bewertungsmethoden)**

H. BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, übergab an den Gutachter des TdV, um die vorbereitete Präsentation darzustellen.

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, erläuterte den zusammengestellten Untersuchungsrahmen für die Projektwirkungen anhand einer Präsentation, die inhaltlich die Scoping-Unterlage wiedergibt. Der Untersuchungsraum wurde anhand einer Karte dargestellt. Herr PNIOK führte aus, dass sich das Ausbauvorhaben im Wesentlichen auf den Bestand des Seekanals erstrecke, es im Umfeld aber Schutzgebiete (Natur-, Landschaftsschutz-, FFH-Gebiete) gebe. Die Auswirkungen des Vorhabens auf diese Schutzgebiete müssten untersucht werden.

##### **4.1 Schutzgut Mensch**

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, erläuterte die Untersuchungsinhalte.

Herr SCHMEIL, Amt für Umweltschutz, Rostock, gab Hinweise zur schalltechnischen Untersuchungen. Es sei nicht nachvollziehbar, woher die 35 dB(A)-Isophone kämen. Davon sei Abstand zu nehmen. Der Fokus sei vielmehr auf die schutzgutbezogenen Nutzungen in der Uferzone zu legen. Aus einer Immissionsprognose könnten dann die jeweiligen Betroffenheiten abgeleitet werden. Sensible Bereiche seien auf der Westseite Warnemünde, auf der Ostseite Hohe Düne und der Tonnenhof. Herr SCHMEIL hält es zudem für das Schutzgut Mensch für entbehrlich, dass um die Um-

lagerungsfläche Isophone gezogen worden seien. Für die schalltechnische Untersuchung sei zudem der zukünftige Schiffsverkehr relevant. Wenn ein Vergleich des Ist-Zustandes mit der künftigen Situation keine Veränderung oder sogar eine Verbesserung ergebe, weil insgesamt weniger Verkehr zu erwarten sei, sei keine weitere schalltechnische Untersuchung unter Einbeziehung sämtlicher Vorbelastungen notwendig.

Darüber hinaus wurden die 3D-HN-Modellierungen der ausbaubedingten und schiffserzeugten Veränderungen gelobt. Dies sollte auch hinsichtlich der Ostseehochwässer erfolgen. Es stelle sich die Frage, ob mit einer erneuten Vertiefung im Seekanal durch den Flaschenhals zwischen Ost- und Westmole mehr Wasser in einer anderen dynamischen Weise das Stadtgebiet betreffe und was die Folgen wären.

Herr SCHMEIL verweist ferner auf Luftschadstoffuntersuchungen des LUNG, die herangezogen werden könnten. Es sei insoweit eine Modellierung erforderlich, welche Veränderungen durch das Vorhaben verursacht würden.

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, führte sodann aus, dass der Nachtwert von 35 dB(A) aus der Richtlinie zur Begutachtung der örtlichen Lärmbelastungen von Kur- und Erholungsorten stamme. Anhand eines solchen, festen Wertes könne die Grenze der Belastung festgestellt werden. Er stimmte jedoch darin überein, dass auch Überschreitungen dieser Grenze nicht auszuschließen seien, sodass insoweit Untersuchungen und Darstellungen erforderlich seien und entsprechend durchgeführt würden.

Herr SCHMEIL, Amt für Umweltschutz, Rostock, war damit zufrieden, stellte nur noch einmal klar, dass es für ihn nicht nachvollziehbar sei, woher die um den Seekanal gezogene Linie stamme. Wenn aber Betroffenheiten auch über 35 dB(A) dargestellt würden, sei dies genau das, was er sich vorgestellt habe. Herr SCHMEIL wies zudem darauf hin, dass Auswirkungen durch Baulärm anders darzustellen seien. Bemessungsgrundlage für den Schiffsverkehr sei die DIN1805 und für den Baulärm die Allgemeine Verwaltungsvorschrift (AVV Baulärm).

Herr DÖRING, BUND, Ortsgruppe Rostock, forderte die Darstellung der Auswirkungen des Infra-schalls im Hafen Warnemünde für Anwohner und Urlauber.

Herr BAUERHORST, TdV, wies insoweit darauf hin, dass zwischen diesem Vorhaben und Umschlag im Hafen zu unterscheiden sei. Baggerarbeiten und Auswirkungen des veränderten Schiffsverkehrs würden betrachtet werden, aber der Umschlag im Hafen sei nicht Bestandteil des Vorhabens.

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, bestätigte dies, auch wenn er Verständnis für die Betroffenen in Warnemünde habe. Die Verringerung des Verkehrs könne auch positive Effekte haben. Es sei daher herauszuarbeiten, was sich betrieblich ändere. Entscheidend sei, was welche zusätzlichen Auswirkungen durch das Vorhaben verursacht würden.

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, ergänzte dazu, dass Verbesserungen an der ein oder anderen Stelle möglich seien und solche Positivwirkungen auch mit aufgenommen würden. Das Vorhaben sei in jedem Fall von der Hafentätigkeit zu trennen.

Herr SCHMEIL, Amt für Umweltschutz, Rostock, forderte zu untersuchen, ob und welche Auswirkungen Trübungen durch Baggerungen auf Badewasser haben könnten. Insoweit seien die Strandbereiche zu betrachten.

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, ergänzte, dass dies nicht nur für Trübungen aufgrund von Baggerungen in der Fahrrinne gelte, sondern auch für die Umlagerungsstelle.

Herr SCHAARSCHMIDT, Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei (LALLF MV – Obere Fischereibehörde) fragte, ob Untersuchungen von Auswirkungen auf die gewerblicher Fischerei und Freizeitfischerei vorgesehen seien.

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, ordnete dieses Thema grundsätzlich den Drittbetroffenen, nicht dem Schutzgut Mensch zu.

Herr SCHAARSCHMIDT, (LALLF MV – Obere Fischereibehörde), fragte dann nach Beeinträchtigungen von Fischen durch Sedimente. Dies könne Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit durch Inverkehrbringen von belastetem Fisch haben.

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, verwies insoweit auf die kommenden Ausführungen zum SG Tiere, sagte Herrn SCHAARSCHMIDT zu, diese Anmerkungen aufzunehmen und zu berücksichtigen.

#### **4.2 Schutzgut Flora, Fauna und biologische Vielfalt**

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, stellte den insoweit vorgesehenen Untersuchungsrahmen vor.



Herr SCHMIDT, NABU MM, bemängelte die URE insoweit, dass es keinen Auenlebensraum im Vorhabensgebiet gebe, sondern es sich vielmehr um ein Ästuar, also einen komplett küstenbeeinflussten Lebensraum handele. Er stimme nicht mit dem Ergebnis einer geringen Bedeutsamkeit des Raumes überein. Das Umweltrisiko sei deutlich höher, als es in der URE dargestellt werde.

Herr SCHMIDT zeigte dann eine eigene Abbildung über die vorrangig zu betrachtenden Bereiche, die auch an den TdV übergeben wurde. Es handele sich um echte Flachwasserlebensräume (Lagunen), die knietief bis hüfthoch und Relikte der ehemaligen Naturlandschaft seien. Für diese bestünde durch das Vorhaben eine Gefahr durch Wellenschlag sowie durch Verstärkung des Abrasionsgeschehens. Weitere Bereiche seien die Küstenüberflutungsmoore (Mikrokliffs durch Degradierung zum Haff). Diese müssten konkret in den Untersuchungsrahmen einbezogen werden, da die Erosionsdynamik sich dort auswirke. Im unmittelbaren Hinterland befänden sich darüber hinaus Salzlagenen. Diese Bereiche seien bisher ignoriert worden, sodass es zu einer falschen Bewertung gekommen sei, die zu gering sei.

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, wies darauf hin, dass die Aussagen der URE nicht konform seien mit dem vorgesehenen Untersuchungsrahmen. Der Untersuchungsrahmen werde heute, also in diesem Termin erst festgelegt.

SCHMIDT, NABU MM, forderte die Untersuchung dieser küstentypischen Standorte und wies darauf hin, dass sie nicht woanders ausgeglichen/ neu geschaffen werden könnten und daher besonders schützenswert seien. Ferner habe er eine Liste bestimmter raumbedeutsamer Tierarten, die ebenfalls zu berücksichtigen seien.

HERR BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, bot daraufhin an, dass im Nachgang zur Besprechung eine Stellungnahme bzw. die Anmerkungen für die Untersuchungen abgegeben werden könnten.

Herr BAUERHORST, TdV, führte zu diesem Thema aus, dass die Besonderheiten des Breitling bis zum befestigten Ufer bereits in der URE erwähnt seien und entsprechende Untersuchungen mit der Bestandserfassungen erfolgen würden. Er bedankte sich für die Hinweise und wies noch einmal darauf hin, dass in der URE nur die Grundlage geschaffen werde, aber entsprechende Untersuchungen mit Bestandserfassungen erst noch stattfinden würden.

Herr GÖLLNITZ, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, Rostock, gab mehrere Hinweise und machte Bedenken deutlich. Es würden Änderungen der Strömungsverhältnisse befürchtet. Beim letzten Ausbau hätten sich Änderungen in der Unterwarnow (zunehmend starke Erosion und Ausbildung einer Steilkante) und im gesamten Uferbereich (Ostufer, Vogelschutzinsel Pa-

genwerder ergeben. Das WSA möge prüfen, ob die Vogelschutzinsel im Rahmen der Kompensation Instand gesetzt oder wiederhergestellt werden könne.

Eine Zunahme von Schwebstoffen durch eine möglicherweise veränderte Strömung sei zu prüfen. Die Frage der Nährstofffracht stelle sich in diesem Zusammenhang (Beeinträchtigungen im Breitling).

Durch die Verbreiterung zwischen den Wendeplatten käme es zum Substratverlust und damit zu Auswirkungen auf das Nahrungsangebot von Rastvögeln. Dies sei mitzubetrachten.

Ebenfalls sei die Änderung der Salinität zu betrachten. Eine Erhöhung um 0,3 PSU könne eine Artenverschiebung zur Folge haben (Auswirkungen auf Makrozoobenthos und damit Fische und Vögel; Verschiebung bis in Breitling und Unterwarnow).

Mögliche Auswirkungen einer verstärkten Schichtung von salzhaltigem/salzärmerem Wasser seien zu untersuchen. Es könne zur Sauerstoffzehrung und einer Eutrophierung kommen.

Herr GÖLLNITZ verwies zudem auf aktuelle Artenschutzdaten beim Landesamt für Geologie.

Im Rahmen der FFH-Prüfung seien Stickstoffeinträge relevant. Es sei zu prüfen, ob diese zunehmen.

Zudem verwies er auf die Datensicherheit für das Verfahren. Erfassungs-/Kartierungsdaten dürften nicht älter als fünf Jahre sein. Ggf. müssen kartierte Daten für das Planfeststellungsverfahren aktualisiert werden.

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, dankte für die umfangreichen Hinweise, sah insoweit keinen Erwiderungsbedarf des TdV, da diese genannten Punkte selbstverständlich untersucht würden. Die Punkte seien aufgenommen worden und würden – wenn sie nicht ohnehin schon in der Tischvorlage benannt seien – in den Untersuchungsrahmen aufgenommen werden. Das Datenalter sei ein wichtiges Thema, welches soweit wie möglich berücksichtigt werde.

Herr SCHAARSCHMIDT, (LALLF MV – Obere Fischereibehörde), erkundigte sich, ob eine Modellierung der Hydrologie und Salinitätsverhältnisse vorgesehen sei. Auf zustimmendes Nicken des TdV und Herrn PNIOK ergänzte Herr SCHAARSCHMIDT, dass sicher sein müsse, dass keine Beeinträchtigungen von Laichgebieten verursacht würden.

Herr BAUERHORST, TdV, zeigte daraufhin eine Folie zur 3D-Modellierung. Die einzelnen Betrachtungen würden auf die Betroffenheiten der einzelnen Tiere/ Pflanzen eingehen. Zudem werde das ganze Spektrum von Wasserständen, Strömungen und Salzgehalten abgedeckt.

Herr SCHAARSCHMIDT, (LALLF MV – Obere Fischereibehörde) kündigte eine schriftliche Stellungnahme im Nachgang an diese Veranstaltung an.

Herr RAHLF, BAW wies bezüglich des Beitrages von Herr GÖLLNITZ auf den Unterschied zwischen Trübung und Schwebstoffen hin. Parameter der BAW-Untersuchungen sei nicht die Trübung, sondern sich in Suspension befindende Sedimentkörner. Die Trübung im Breitling entstehe nicht durch suspendierendes Sediment, sondern eher durch biotische Effekte wie Algen und sei nicht so ohne weiteres zu modellieren. Eine Modellierung der Sedimentkonzentration und Schwebstoffe werde nicht für erforderlich gehalten, weil durch die Voruntersuchungen bekannt sei, dass hinsichtlich der Strömungs- und Salzgehaltsänderungen keine gravierenden Veränderungen zu erwarten seien.

Für Herrn GÖLLNITZ, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, Rostock, war es wichtig, ob sich die Gesamttrübung durch die veränderte Strömung ändere. Dies sollte untersucht werden, um Beeinträchtigungen dadurch auszuschließen.

SCHMIDT, NABU MM, forderte, dass keine alten Erhebungsdaten für Fische und Vögel verwendet würden. Es habe erhebliche Änderungen z. B. wegen Fischaufstiegen gegeben, sodass es zu Neuaufnahmen für Rastvögel und Fische gekommen sei.

Frau SCHMIDT, StALU MM, forderte, die Biotop nach § 30 BNatSchG zu ergänzen. Bisher seien nur die nach dem NatSchAG M-V aufgeführt. Außerdem seien marine Biotop darzustellen, was bisher nicht ersichtlich sei. Insoweit gebe es Daten vom BfN oder des LUNG. Zudem sei unklar, ob ein Seegangsmonitoring vorgesehen sei.

Herr BAUERHORST, TdV sagt zu, sich entsprechend zu informieren.

Auf Nachfrage zu einem Seegangsmonitoring führte HERR RAHLF, BAW, zur Beweissicherung zum letzten Ausbau aus. Dies sei damit gemeint gewesen. Die Beweissicherung sei wegen der Salinität in der Unterwarnow und der Seegangsverhältnisse in Warnemünde wegen ungünstiger Prognose durchgeführt worden. Wegen des Wellenschlags und Seegangs seien Daten von einem Gutachterbüro vorgelegt worden. Die Salinität (Messungen u. a. am Mühlendammwehr) habe das WSA seines Erachtens nach selbst überprüft.

Pause: 11:25 – 12:00 Uhr

### **4.3 Schutzgut Boden**

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, stellte den vorgesehenen Untersuchungsrahmen anhand der Präsentation vor. Anmerkungen von Teilnehmern der Veranstaltung gab es nicht.

#### **4.4 Schutzgut Wasser**

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, stellte den vorgesehenen Untersuchungsrahmen anhand der Präsentation vor. Anmerkungen von Teilnehmern der Veranstaltung gab es nicht.

#### **4.5 Schutzgut Klima, Luft**

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, stellte den vorgesehenen Untersuchungsrahmen anhand der Präsentation vor.

Auf Nachfrage von Herrn BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, erläuterte Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, dass Schiffsimmissionen sowohl beim Schutzgut Mensch als auch beim Schutzgut Klima, Luft betrachtet würden.

Herr GÖLLNITZ, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, forderte die Auswirkungen auf das FFH-Schutzgebiet „Wälder und Moore der Rostocker Heide“ zu betrachten.

Herr DÖRING, BUND, Ortsgruppe Rostock, wies darauf hin, dass konkrete Belastungen durch PM<sub>10</sub> (Particulate Matter) vom LUNG Güstrow dokumentiert worden seien und zur Verfügung stünden. Mit PM<sub>2,5</sub> habe sich aktuell Uni Rostock (Prof. Frisch) befasst, was ebenfalls berücksichtigt werden sollte.

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, antwortete, der TdV müsse prüfen, ob dies hier relevant sei. Auf Nachfrage von Herrn BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, wurde erklärt, dass es sich bei PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> um Staub handele.

#### **4.6 Schutzgut Landschaft**

PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, stellte den voraussichtlichen Untersuchungsrahmen vor.

Herr GÖLLNITZ, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, Rostock, forderte, die Eingriffsregelung/ Richtwerte des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) zu beachten.

Herrn BAUERHORST, TdV, war dies bekannt. Eine Berücksichtigung wurde zugesagt.

Herr LAULE, TdV, erläuterte auf Nachfrage von Herrn BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, dass das Richtfeuer aus zwei Masten bestehen werde und als Rohrmast errichtet werde. Es werde sich relativ nah am Fahrwasser befinden und daher eine Höhe zwischen 10 und 15 m haben. Konkreter sei die Planung insoweit nicht.

#### **4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, stellte den vorläufigen Untersuchungsrahmen vor.

Herr SCHMEIL, Amt für Umweltschutz, Rostock, forderte die Berücksichtigung der Sandfalle im Bereich Westmole. Ebenso sei ein laufendes Seekiesgewinnungsverfahren im Vorhabensbereich zu berücksichtigen. Das Umweltinformationssystem der Stadt HRO und Daten aus laufenden Verfahren könnten für alle Schutzgüter zur Verfügung gestellt werden.

Herr MÜLLER, Bergamt Stralsund, wies darauf hin, dass Flächen für die Rohstoffgewinnung im Bereich Warnemünde genehmigt worden seien. Die sich daraus ergebenden betrieblichen Vorgänge seien bei dem hier vorgestellten Vorhaben zu berücksichtigen, u. a. das Herein- und Herausfahren des Baggerschiffes. Möglicherweise könne es zu Überschneidungen mit der Umlagerungsfläche kommen. Jederzeit könnten vom TdV aktuelle Datengrundlagen angefragt werden.

Herr BAUERHORST, TdV, verneinte die Möglichkeit von Überschneidungen, da ein Abstand von 300 m vorhanden sei.

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, wies darauf hin, dass marine Denkmale und Munition regelmäßig ein Thema und dementsprechend zu betrachten seien.

Herr BAUERHORST, TdV, bestätigte insoweit, dass Abfragen beim Landesamt für Boden- und Denkmalpflege vorgesehen seien. Zudem werde der gesamte Bereich des Seekanal und der Umlagerungsfläche sowie ein Bereich von 200 m darüber hinaus abgefahren und gescannt (Sidescan). Der letzte Ausbau und damit die letzten Baggerungen in gewachsenem Boden fanden vor 14 Jahren statt, sodass im Trassenverlauf ohne einen Eingriff in die Seiten nicht mehr von Wracks auszugehen sei.

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, bestätigt dies; es sei unwahrscheinlich, dass dort etwas aufgefunden werde. Falls dies doch der Fall sein sollte, werde dies entsprechend berücksichtigt.

#### **4.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter**

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, hielt Ausführungen insoweit nicht für erforderlich und da keine Anmerkungen von Teilnehmern erfolgten, leitete er zum Thema WRRL und MSRL über.

#### **4.9 WRRL/ MSRL**

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, führte aus, dass es sich um ein rechtlich umstrittenes Thema handele, das in einem eigenständigen Fachbeitrag zu betrachten sei und nicht nur im Rahmen des SG Wasser. Es habe eine qualitätskomponentenscharfe Prüfung zu erfolgen.

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, stellt die vorgesehenen Untersuchungen und Darstellungen anhand einer Folie dar. Bzgl. des Methodenspektrums der WRRL aufgrund anderer Vorhaben sei man schon relativ weit; die MSRL hingegen sei ein neuer Bereich, in dem es nahezu keine Erfahrung gebe. Der Fachbeitrag solle anhand des gezeigten Gliederungsvorschlags erstellt werden.

Herr Follner, BfN, wies auf die Vorlage beim EuGH hin. Wesentlich sei dabei die Frage bezüglich des Verbesserungsgebotes. Das Urteil werde wohl vor dem Antrag des TdV auf Planfeststellung vorliegen und sei entsprechend zu berücksichtigen. Der EuGH werde wohl die Pflicht zur Verbesserung stärken und es nicht ausreichen lassen, dass ein Vorhaben nur nicht zu weiteren Verschlechterungen führe.

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, bestätigte die Berücksichtigung ergangener Rechtsprechung.

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, bestätigte insoweit vorhandene Unsicherheiten. Hinsichtlich Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot werde es auf die EuGH-Entscheidung ankommen. Es sei davon auszugehen, dass diese Entscheidung vor dem Antrag auf Planfeststellung vorliegen werde und dementsprechend zu berücksichtigen sei. Vielmehr könne derzeit nicht gesagt werden. Die Untersuchungen müssen jedenfalls so erfolgen, dass sie sämtliche Verschlechterungen abbilden, um auf die Rechtsentwicklung vorbereitet zu sein.

#### **5. FFH-Verträglichkeitsvorprüfung**

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, führte aus, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten seien, sodass zunächst nur eine Verträglichkeitsvoruntersuchung vorgesehen sei, kei-

ne Verträglichkeitsprüfung. FFH-Gebiete würden nicht in Anspruch genommen werden, daher seien Voruntersuchung für zwei Gebiete vorgesehen, die gezeigt und im Einzelnen dargestellt wurden.

Herr GÖLLNITZ, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, Rostock, wies auf seine Ausführungen vom Vormittag hin. Es sollten auch die Wirkungen im Zusammenhang mit dem künftigen Verkehr und dem Hafenumschlag betrachtet werden.

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, bestätigte insoweit, dass für den Fall, dass in der Vorprüfung Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können, eine Vollprüfung erfolgen werde.

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, bestätigte dies und wies diesbezüglich auf die Beweislast des TdV hin. Der Untersuchungsrahmen werde insoweit Ausführungen enthalten, dass eine Verträglichkeitsprüfung erforderlich sei, wenn erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden könnten.

Herr GÖLLNITZ, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, Rostock, wies zudem auf eine fehlerhafte Symbolik auf den Karten hin. Es handele sich aber lediglich um redaktionelle Fehler. Die korrekten Daten/ Symbole könnten bei ihm erfragt werden, ebenso gis-Daten.

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, bestätigte das Berichtigungserfordernis.

## **6. Artenschutz**

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK stellte die vorgesehene Methodik vor.

Frau SCHMIDT, StALU MM, wies auf erforderliche Lärmuntersuchungen (Schallausbreitungen) bezüglich Auswirkungen auf den Schweinswal hin. Es sei der Bauablauf darzustellen, ob die ganze Trasse gleichzeitig oder lediglich punktuell betroffen sei. Insoweit seien auch Summationswirkungen mit bergrechtlichen Vorhaben zu prüfen.

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, wies auf Untersuchungen aus anderen Vorhaben hin, die ggf. übertragbar seien, wenn der Bauablauf bekannt sei.

Herr BAUERHORST, TdV, ergänzte, dass die Arbeiten punktuell stattfänden, nicht die ganze Ausbaustrecke in einem Zuge ausgebaut würde.

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, führte aus, dass die aufgezeigte Methode der üblichen Vorgehensweise entspreche.

Auf Nachfrage von Herrn SCHMEIL, Amt für Umweltschutz, Rostock, bestätigte der TdV, dass es bei der vergleichenden Betrachtung zweier Varianten bliebe.

## **7. LBP**

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, stellte dieses Thema vor.

Frau SCHMIDT, StALU MM, erläuterte, dass es für den marinen Bereich eine Vorlage beim LUNG gebe (HZE-Eingriffe in marine Bereiche) und bat den TdV darum, diesbezüglich dort nachzufragen, da auch ein eigenes Interesse daran bestehe.

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, antwortete, dass kein Zugriff auf diese Vorlage bestehe.

Herr BAUERHORST, TdV, versprach, dem nachzugehen und ggf. entsprechend zu verwenden.

Herr GÖLLNITZ, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, Rostock, wies auf einen Referentenentwurf für eine Bundeskompensationsverordnung hin.

Herr PNIOK, FROEHLICH & SPORBECK, sagte zu, beides entsprechend zu berücksichtigen, wenn es endgültig vorliegen sollte.

## **8. Verschiedenes (u. a. Beeinträchtigung Dritter)**

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, wies auf den Punkt „Drittbetroffenheiten“ hin. Hierzu liege bereits eine Stellungnahme der Stadtwerke bzgl. Leitungstrassen vor. Ausführungen fänden sich insoweit im Untersuchungsrahmen. Weitere Anmerkungen darüber hinaus gab es nicht.

## **9. Weiteres Vorgehen**

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, gab die Möglichkeit für eine nachträgliche Stellungnahme bis zum 21. März 2014, schriftlich oder per Email. Die Planfeststellungsbehörde werde dann schriftlich darüber informieren, wenn der Untersuchungsrahmen vorliege. Protokoll und Untersuchungsrahmen würden auf der Homepage veröffentlicht werden.



Ende: 12:59 Uhr

Kiel, 25.03.2014



H. Böschen

Gesprächsleiter



K. Ochlast

Protokollführerin



J.-D. Grüneberg

Protokollführer