

Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock

Erörterungstermin am 25.02.2020

ERÖRTERUNGSPUNKTE

- 1. Gültigkeit der Monitoringergebnisse**
- 2. Erheblichkeitsbewertung der Trübung**
- 3. Bilanzierung der vorhandenen Fahrrinne**
- 4. Gesetzlicher Biotopschutz**

1 Gültigkeit der Monitoringergebnisse

- Monitoringberichte 1997, 1999, 2000, 2002, 2004,
- Abschlussbericht 2014
- Maritim kommt zu dem Ergebnis:

„Nach spätestens 2 ½ Jahren hatten sich die Lebensgemeinschaften wieder vollständig erholt.“

Weiterhin wird in der Zusammenfassung ausgeführt:

„Nach Ende der Umlagerung war die Wiederbesiedlung an allen Stationen innerhalb eines Jahres feststellbar.“

1 Gültigkeit der Monitoringergebnisse

- In der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung für den neu zu vertiefenden Bereich der Norderweiterung der Fahrrinne von km 15,1 bis km 16,9 wird ein Wirkfaktor von **0,5** angesetzt.
- Da eine Wiederherstellung der Lebensgemeinschaften nach 2 ½ Jahren durch das umfassende Monitoring nachgewiesen wurde, ergäbe sich rechnerisch ein Wirkfaktor von 0,17.
- Mit dem höheren Wirkfaktor wird die möglicherweise bestehende Prognoseunsicherheit hinsichtlich der vollständigen Regeneration der Zönose (Biomasse, Abundanz, Artenanzahl und Altersstruktur) bereits sehr großzügig berücksichtigt.

2 Erheblichkeitsbewertung der Trübung

- Die Eingriffsdefinition gem. § 14 Abs.1 BNatSchG setzt eine erhebliche Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes voraus.
- Trübungen, die durch die Baggerung hervorgerufen werden, können zwar Funktionsbeeinträchtigungen darstellen, diese werden jedoch aus gutachterlicher Sicht nicht als erheblich bewertet.

2 Erheblichkeitsbewertung der Trübung

Wissenschaftliche Untersuchungen

- Relationship between Seston, Available Food and Feeding Activity in the Common Mussel *Mytilus edulis* (Widdows, Fieth and Worrall.- Marine Biology 50, 195-207 (1979).
- Ecological effects of dumping of dredged sediments; options for management (Essink). – Journal of coastal conservation 5: 69-80 (1999).
- Die Auswirkungen von Baggergutablagerungen auf das Makrozoobenthos – Eine Übersicht der niederländischen Untersuchungen – (Essink). – BfG Mitteilungen Nr. 11
- Die Problematik des Baggers und Verklappens in Bezug zur Benthalfauna – Inhalte, Diskussionsfragen und Anregungen des Workshops (Anlauf, Leuchs, Nehring). – BfG Mitteilungen Nr. 11

Eine Literaturübersicht zum Thema „Auswirkungen erhöhter Schwebstoffgehalte durch Baggern und Verklappen auf Muscheln“ (Hagendorff, Nehring, Leuchs). – BfG Mitteilungen Nr. 11 Weiterhin wurden Umlagerungen und Baggerungen mit Hopperbagger wissenschaftlich begleitet. Beispielfhaft sei hierzu auf die Untersuchungen der BAW von 2007 und ADCP- Registrierungen von Hitchcock und Bell (2004) verwiesen.

2 Erheblichkeitsbewertung der Trübung

Die Untersuchungen zur Auswirkungen von Trübungswolken auf Muscheln kommen zu dem Schluss, dass Schwebstoffkonzentrationen um 100mg/ l zu Wachstumsverbesserung führen können.

Ab Schwebstoffkonzentrationen von ca. 250mg/ l kann die Nahrungsaufnahme eingeschränkt bis vollständig unterbunden sein.

„Bei dauerhaften Schwebstoffgehalten > 250 mg/ l ist für 3 cm große Miesmuscheln keine Gewichtszunahme mehr möglich.“ (Hagendorff, Nehring, Leuchs S.9)

2 Erheblichkeitsbewertung der Trübung

Die genannten Auswirkungen hängen nicht nur von der Konzentration der Trübstoffe ab, sondern auch von dem verfügbaren Nahrungsanteil im Sediment. Die vorhabenbedingten Trübungen sind sowohl vom Sedimenttyp als auch von der eingesetzten Baggertechnik abhängig

- Baggerung/Vertiefung der vorhandenen Fahrrinne – Ausdehnung der Trübungswolke über die Fahrrinne hinaus eingeschränkt
- Trübungskonzentrationen bis ca. 200 mg/l möglich (ohne Berücksichtigung des Grabeneffekts)
- Verweilzeiten < 30 min

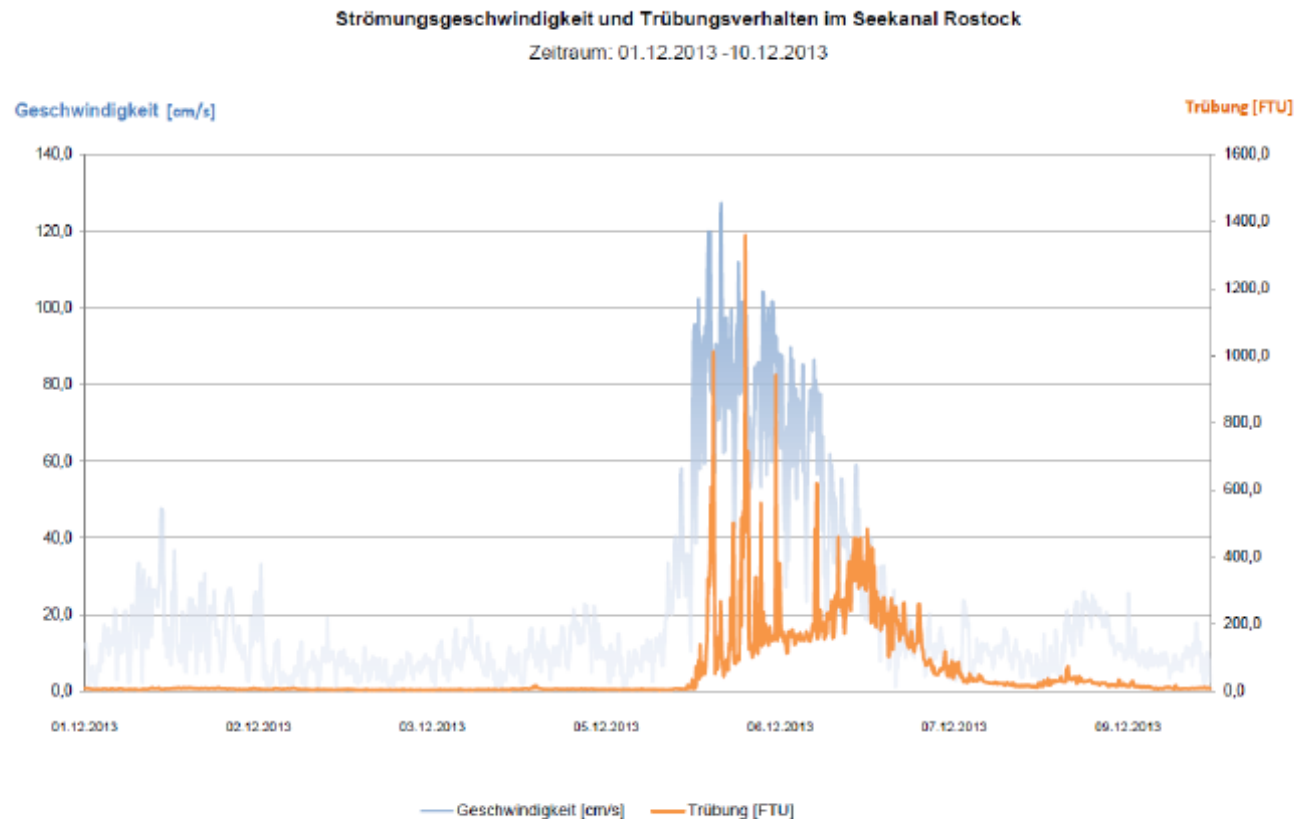
Schlussfolgerung: Weder die Konzentrationen zur Einschränkung der Nahrungsaufnahme bei Muscheln noch der Tatbestand der Dauerhaftigkeit wird erreicht.

2 Erheblichkeitsbewertung der Trübung

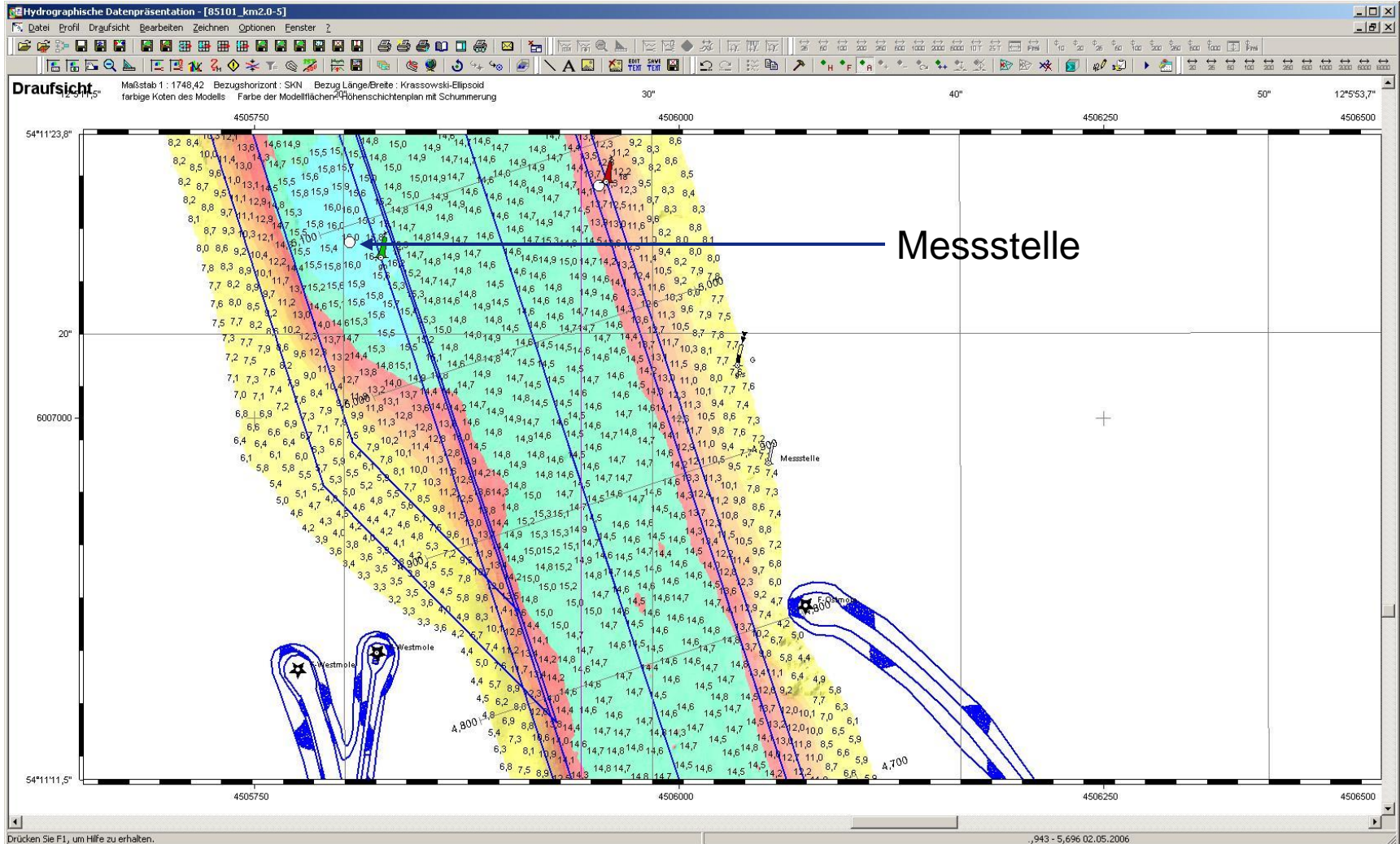
- Baggararbeiten je nach Baggarabschnitt mehrere Wochen, aber nicht 24/7
- Baggararbeiten müssen für den Schiffsverkehr zu Seehafen Rostock immer wieder unterbrochen werden
- Baggarbereich ist eine Wanderbaustelle – Verschiebung der Trübungswirkbereiche

2 Erheblichkeitsbewertung der Trübung

- Natürliche Trübung bei Wasserstandschwankungen ist höher als bei Baggerungen



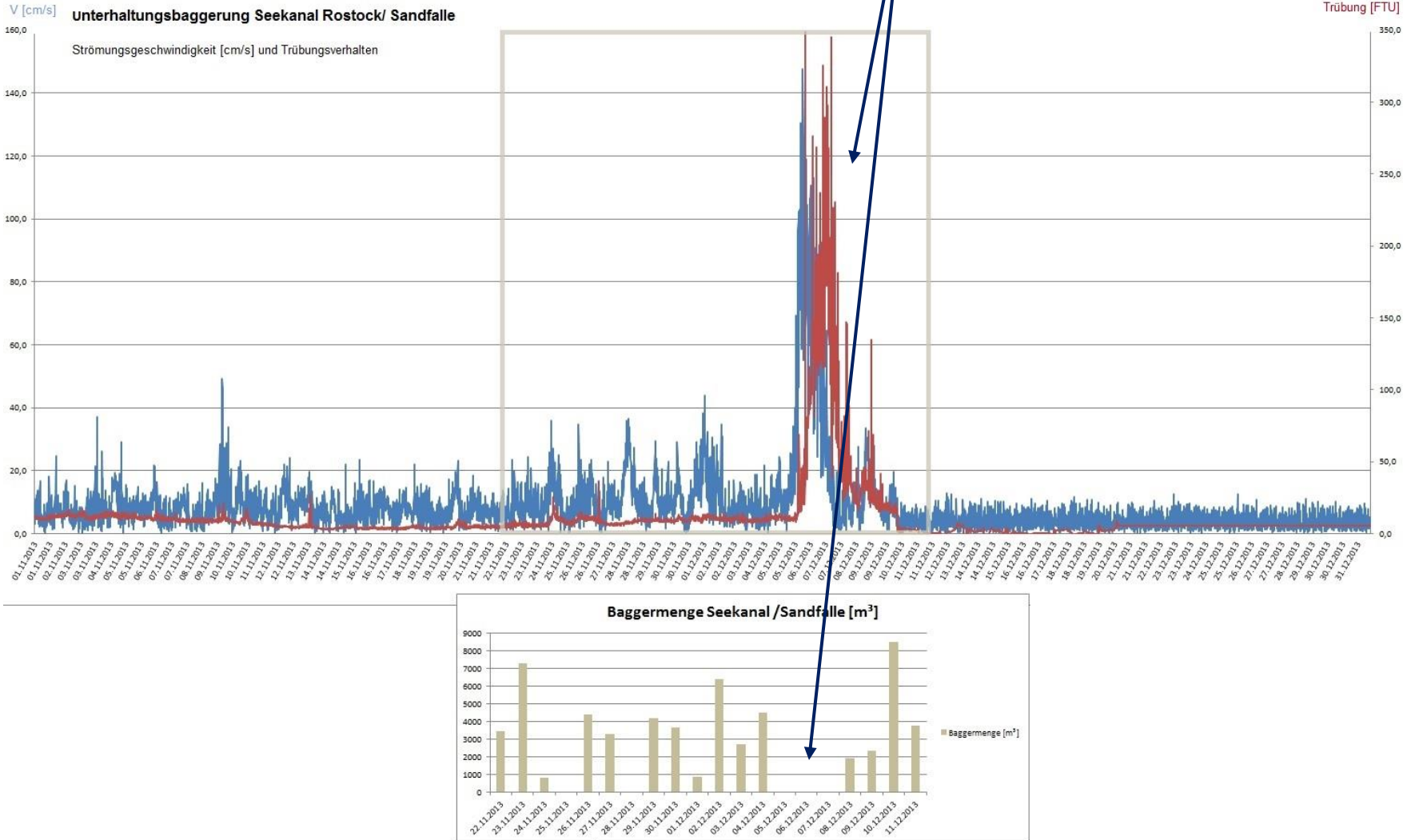
2 Erheblichkeitsbewertung der Trübung



2 Erheblichkeitsbewertung der Trübung

Keine Baggerung,
aber Wasserstandschwankungen

= stark erhöhte Trübung



2 Erheblichkeitsbewertung der Trübung

- Durch die Baggerung hervorgerufene Trübungen können Funktionsbeeinträchtigungen hervorrufen.
- Diese werden als nicht erheblich bewertet.
- **Keine Aufnahme in die Eingriffsbilanzierung erforderlich.**

3 Bilanzierung der vorhandenen Fahrrinne

Die Vertiefung der bisher bestehenden Fahrrinne mit einer Fläche von ca. 223 ha ist nicht Gegenstand der Eingriffsbilanzierung, da es sich nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung handelt.

Gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG liegt ein Eingriff dann vor, wenn die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigt wird.

Entgegen der Auffassung des StALU MM steht die Präzisierung der Eingriffsdefinition in § 12 Abs.1 NatSchAG M-V dem auch formal nicht entgegen.

In § 12 Abs.1 Nr.2 NatSchAG M-V werden Abgrabungen, Aufschüttungen, Ausfüllungen, Auf- oder Abspülungen von mehr als 2 m Höhe oder Tiefe oder mit einer Grundfläche von mehr als 300 m² im **Außenbereich** als Eingriffe definiert.

Terminus aus dem BauBG

3 Bilanzierung der vorhandenen Fahrrinne

§ 12 Abs.1 Nr.2 NatSchAG M-V ist für den Ausbau einer Bundeswasserstraße nicht einschlägig.

In § 12 Abs.1 Nr.2 NatSchG M-V wird von Außenbereich iSd. § 35 BauGB ausgegangen. Dazu müsste es sich bei einer Bundeswasserstraße um eine Fläche handeln, die der Bauleitplanung der Gemeinden unterliegt. Bundeswasserstraßen sind allerdings, soweit keine Inkommunalisierung erfolgt ist, der Bauleitplanung entzogen.

Bei der Planung von Bundeswasserstraßen ist zu beachten, dass sich aus §§ 12 bis 14 WaStrG die fachplanerische Zuständigkeit des Bundes für den Ausbau und den Neubau als Verkehrsweg ergibt.

§ 13 Abs.3 S.1 WaStrG legt zudem fest, dass die Bundesplanung Vorrang vor der Ortsplanung hat. Derartige Flächen wie der Seekanal sind daher der Bauleitungsplanung entzogen. Daher kann hier nicht von „Außenbereich“ iSd. BauGB ausgegangen werden.

3 Bilanzierung der vorhandenen Fahrrinne

Die HzE marin greift in Kap. 2- Rechtsgrundlagen für die Eingriffsregelung im marinen Bereich auch § 12 Abs.1 Nr.2 NatSchAG M-V auf. Daraus ergibt sich jedoch keine Anwendbarkeit auf Bundeswasserstraßen gem. der vorstehenden Erläuterungen. Es werden lediglich Fälle erfasst, bei denen die Planungshoheit der Gemeinden im Rahmen der Bauleitplanung vorliegt (z.B. Fahrrinnen/ Gewässer in gemeindlicher Zuständigkeit). .

3 Bilanzierung der vorhandenen Fahrrinne

Selbst bei Anwendbarkeit der HzE marin stehen die Regelungen der HzE der Vorgehensweise in diesem Projekt nicht entgegen.

Die HzE marin enthält grundsätzliche Regelungen, von denen im Einzelfall abgewichen werden kann.

Tabelle 1: Eingriffstypen mit voraussichtlich dauerhafter oder befristeter Gesamtwirkung (zu erwartender Regelfall, Einzelfallprüfung möglich)

■ ***Anlagen mit regelmäßiger Unterhaltung***

- *Fahrrinnen, Hafenbecken*
 - o *Neuanlage, Erweiterung, Vertiefung*
- *Sandfallen*
 - o *Neuanlage, Erweiterung, Vertiefung*

3 Bilanzierung der vorhandenen Fahrrinne

Selbst bei Anwendbarkeit der HzE marin stehen die Regelungen der HzE der Vorgehensweise in diesem Projekt nicht entgegen.

Die HzE marin enthält grundsätzliche Regelungen, von denen im Einzelfall abgewichen werden kann.

Tabelle 1: Eingriffstypen mit voraussichtlich dauerhafter oder befristeter Gesamtwirkung (zu erwartender Regelfall, Einzelfallprüfung möglich)

■ ***Anlagen mit regelmäßiger Unterhaltung***

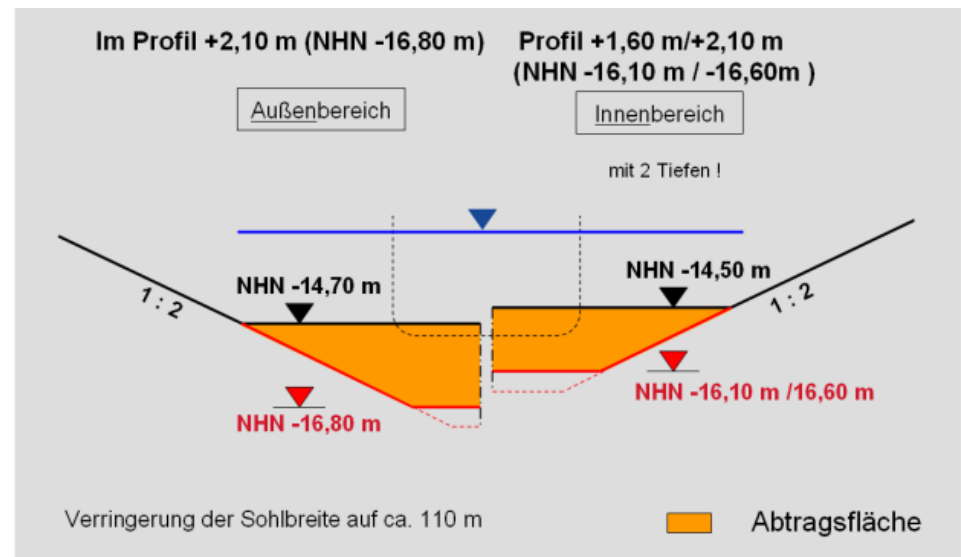
- *Fahrrinnen, Hafenbecken*
 - o *Neuanlage, Erweiterung, Vertiefung*
- *Sandfallen*
 - o *Neuanlage, Erweiterung, Vertiefung*

3 Bilanzierung der vorhandenen Fahrrinne

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit der Anpassung der Seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock die bestehende (bereits kompensierte) Fahrrinne ausschließlich vertieft wird. Bereiche in denen die Sohle verbreitert wird, sind in den vorliegenden Planungen Gegenstand der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung.

In den Vertiefungsbereichen verringert sich die Sohlbreite, so dass keine Verbreiterung oder Neubaggerung von Böschungen stattfindet. Der gesamte Bereich der bisher bestehenden Fahrrinne wird regelmäßig unterhalten. Insofern stellt die weitere Vertiefung zwar eine Funktionsbeeinträchtigung dar, diese ist jedoch nicht als erheblich zu bewerten. Die Veränderung der abiotischen Faktoren führt zum Beispiel nicht zu einer Veränderung des Lichtklimas.

Ergebnis der Einzelfallbetrachtung:
Keine erhebliche Beeinträchtigung



4 Gesetzlicher Biotopschutz

- Die allgemeine Lebenswahrscheinlichkeit spricht bei einer Erhöhung der umgeschlagenen Güter, trotz weniger Schiffsanläufen, für eine Erhaltung der bestehenden und auch der Schaffung neuer Arbeitsplätze im Seehafen Rostock. Bisher sind keine Fälle bekannt, dass höherer Umschlag zum Verlust von Arbeitsplätzen führt.
- Soweit es um die „Beweisbarkeit“ der Schaffung neuer Arbeitsplätze geht, weisen wir darauf hin, dass es sich bei der Bewertung der Entwicklung der Hafenstrukturen und der Verkehre um eine Prognoseentscheidung für die Zukunft handelt. Eine auf Plausibilität geschützte Prognoseentscheidung kann, muss aber nicht zu 100 % zutreffen, da sie als Option in die Zukunft gilt. Insoweit ist bei einer Prognoseentscheidung nicht der Nachweis zu führen, dass sie 100 % eintritt, sondern nur, dass eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür spricht, dass die angestrebten Ziele gefördert werden. Hier kommt dem Träger des Vorhabens eine Einschätzungsprägorative zu.

4 Gesetzlicher Biotopschutz

- Die Anpassung des Seekanals Rostock erfolgt nicht zum Selbstzweck des Bauens sondern um den Wirtschaftsstandort Rostock zu fördern. Dazu ist eine Erhöhung der Umschlagszahlen erforderlich, um den Hafen im internationalen Wettbewerb bestehen zu lassen. Um diese höheren Umschlagszahlen zu generieren, wird die Anpassung auf die Schiffsparemeter der Baltic- Max- Klasse durchgeführt.
- Ausführungen von Rostock Port haben das eindrucksvoll dargestellt

4 Gesetzlicher Biotopschutz

Wie bereits im Antrag auf Befreiung von den Bestimmungen des § 30 Abs.2 BNatSchG ausgeführt, geht der Träger des Vorhabens nicht nur von Schaffung neuer sondern auch dem Erhalt bestehender Arbeitsplätze aus.

Mit dem Befreiungsgegenstand der Gründe des öffentlichen Interesses rekrutiert § 67 Abs.1 S.1 Nr.1 BNatSchG auf § 34 Abs.3 Nr.1 BNatSchG (Lau in Frenz/ Muggenborg, BNatSchG- Kommentar, 2016, § 67 S.1260, Rn 5).

Dazu wird unter § 34 BNatSchG ausgeführt: „Da hier die öffentlichen Interessen einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art sein können, ist eine nähere Abgrenzung vielfach nicht notwendig. **Wirtschaftliche Gründe bilden auch die regionale Strukturhilfe. Jedenfalls zählen Gesichtspunkte des Arbeitsplatzerhalts bzw. der Förderung des Arbeitsmarktes und die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur.**“ (Frenz in Frenz/ Muggenborg, BNatSchG- Kommentar, 2016, § 34 S. 832, Rn 137)