

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

– Planfeststellungsbehörde –

AZ.: 3800R21-422.03/OSPW-001

(alt 143.3/0057)

**Protokoll über den Scoping-Termin gemäß § 15 UVPG  
am 12. Juni 2018, Technologiezentrum Wismar,  
für die Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar**

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Begrüßung, Vorstellen der Teilnehmer und Organisatorische Einführung .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Rechtliche Grundlagen, UVP-Pflicht des Vorhabens .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Vorstellung des Vorhabens durch den TdV .....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Schutzgutbezogene Diskussion über Gegenstand, Umfang und Methode der UVS (u. a. Untersuchungsraum, -zeitraum, Bewertungsmethoden) .....</b>	<b>5</b>
<b>4.1</b>	<b>Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit,.....</b>	<b>6</b>
<b>4.2</b>	<b>Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt .....</b>	<b>7</b>
<b>4.3</b>	<b>Schutzgut Fläche, Boden .....</b>	<b>10</b>
<b>4.4</b>	<b>Schutzgut Wasser .....</b>	<b>11</b>
<b>4.5</b>	<b>Schutzgüter Luft und Klima .....</b>	<b>11</b>
<b>4.6</b>	<b>Schutzgüter Landschaft .....</b>	<b>11</b>
<b>4.7</b>	<b>Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter .....</b>	<b>11</b>
<b>4.8</b>	<b>Wechselwirkungen der Schutzgüter .....</b>	<b>12</b>
<b>4.9</b>	<b>Kumulative Wirkungen .....</b>	<b>12</b>
<b>4.10</b>	<b>Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten? .....</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>FFH-Verträglichkeitsprüfung .....</b>	<b>12</b>

6	Vereinbarkeit mit dem besonderen Artenschutz .....	13
7	Vereinbarkeit des Vorhabens mit der WRRL .....	13
8	Vereinbarkeit des Vorhabens mit der MSRL .....	13
9	Landschaftspflegerischer Begleitplan, E-A-Bilanzierung.....	13
10	Verschiedenes .....	14

### **Anlagenverzeichnis**

Präsentation des TdV vom 12.06.2018 (pdf)

- Teil Vorhabenbeschreibung
- Teil Umwelt

Beginn: 10:00 Uhr

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

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, begrüßt die Teilnehmer und gibt organisatorische Hinweise. Die Audio-Aufzeichnung des Termins wird angekündigt. Die Tagesordnung liegt aus.

Herr BRYDDA, Leiter WSA Stralsund, begrüßt ebenfalls die Teilnehmer und stellt den Träger des Vorhabens (TdV) vor.

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

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, führt zum Planfeststellungserfordernis und der UVP-Pflicht aus. Zuständige Planfeststellungsbehörde ist die GDWS, Standort Kiel.

Das WSA Stralsund (TdV) plant die Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan und Bundeswasserstraßenausbaugesetz (WaStrAbG) aufgenommen. Der Ausbau ist nach §§ 12 und 14 WaStrG planfeststellungspflichtig. Gem. §§ 1 und 2 und Anlage 1 Nr. 14.2.1 UVP-G ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Weitere Schutzgüter neben UVP-G sind auch FFH-Verträglichkeit, Artenschutz, WRRL und MSRL.

Es wurde vor 10 Jahren an gleicher Stelle bereits ein Scoping zu dem gemeinsamen Vorhaben von Wismar und Bund durchgeführt, welches zum Inhalt den Hafenausbau und die Anpassung der Zufahrt hatte. 2012 stellte der Bund das Verfahren ruhend und stellte somit keinen Antrag auf Planfeststellung. Die Stadt Wismar hat deren Teilverfahren weitergeführt und umgesetzt. Aufgrund der Änderung des UVP-G wurde zur Klarheit nun ein neues Verfahren begonnen.

## **3 Vorstellung des Vorhabens durch den TdV**

Herr BRYDDA, Leiter des WSA, skizziert die Struktur der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und den Anlass des Vorhabens. Er berichtet über die Historie des Vorhabens, welches bereits 2008-2012 geplant war und aus finanziellen Gründen nicht fortgeführt wurde. Der Seehafen Wismar hat als eigenständiger TdV den abtrennbaren Ausbau des Seehafens, Bauabschnitt 2, planfeststellen lassen, welcher nun fast vollständig baulich umgesetzt ist.

Ende 2016 wurde das Bundeswasserstraßenausbaugesetz erlassen und somit die Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar mit vordringlichem Bedarf eingestuft. Dieses bildet die Grundlage für die Wiederaufnahme der Planungen.

Aufgrund der Entwicklung der Schiffgrößen und der transportierten Mengen sowie der Wettbewerbssituation zu anderen Häfen stellte der Verkehrsminister des Landes MV den Antrag für einen „Ausbau der seewärtigen Hafen- bzw. Werftzufahrt auf eine Wassertiefe von 11,50 m bei einer Sohlenbreite von 100 m“.

Herr SCHMIDT, Projektleiter des TdV, stellt das Vorhaben anhand einer vorbereiteten Präsentation vor und erläutert die Notwendigkeit der Anpassung. Für Wismar wird nach der Seeverkehrsprognose 2030 ein Umschlag von 6,0 Mio t/a erwartet. Das neue Bemessungsschiff hat die Maße (L 225 m, B 32,3 m und Tiefgang 10,5 m). Die Länge der Fahrrinne soll 27,3 km betragen und nach Umsetzung der Maßnahme eine Sohltiefe von 11,5 m NHN bei einer Sohlbreite von 70 – 120 m haben.

Die Anpassung der Fahrrinne wird durch drei Teilmaßnahmen umgesetzt:

1. Anpassung der Fahrrinne. Die Lage der Fahrrinne wird nicht verändert. Die Vertiefung und Verbreiterung erfolgt symmetrisch zur Fahrinnenachse, wobei sich die Sohlbreite aus nautischen Erfordernissen ergibt. Die Kurvenbereiche müssen aufgeweitet werden, was durch Nassbaggerarbeiten umzusetzen sein wird.

2. Die Betonung und Befeuernung muss nach erfolgtem Ausbau angepasst werden.

3. Die Eingriffe in die Natur werden gemäß den gesetzlichen Vorgaben ausgeglichen/ersetzt. Hierbei soll auch auf die Kompensationsmaßnahme „Polder Werre“ der WSV zurückgegriffen werden.

Derzeitig stellt sich der **Ist-Zustand/genehmigte Zustand (Ausbautiefe -9,5 m)** folgendermaßen dar:

Km 0 bis 6:	120 m breites Fahrwasser inklusive der Bermen (je 30 m breit und -6 m Ausbautiefe)
Km 6 bis 11:	60 m Fahrwasserbreite
Km 11 bis 15:	60 m bzw. 100 m
Km 15 bis 27,3:	natürlicher Querschnitt

Der **geplante Soll-Zustand (Ausbautiefe -11,5 m)**:

Km 0 bis 6:	85 m breites Fahrwasser ohne Bermen
Km 6 bis 11:	70 m Fahrwasserbreite
Km 11 bis 15:	120 m
Km 15 bis 27,3:	Teilbereiche bis 180 m

Aufgrund der Planungen 2008-2012 gibt es bereits Unterlagen. Damals wurde von einem deutlich längeren und größeren Bemessungsschiff ausgegangen. Hier wäre ein deutlich breiteres Fahrwasser erforderlich gewesen. Die Ausbautiefe bleibt gleich.

Erste aktuelle Berechnungen gehen von einer Baggergutmenge von 5,5 Millionen m<sup>3</sup> aus, welches größtenteils umlagerungsfähig ist und zu der Umlagerungsfläche „UF 1“ verbracht werden soll. Dieses liegt außerhalb von Natura 2000-Gebieten. Der nicht umlagerungsfähige Anteil soll auf das Spülfeld „Fährort“ verbracht werden. Derzeit geht der TdV davon aus, dass alles grundsätzlich umlagerungsfähig ist. Er geht weiter von einer Bauzeit von ca. 2 Jahren aus. Ein morphologischer Nachlauf schließt sich naturgemäß an und wird dann beseitigt. Es wird davon ausgegangen, dass die Unterhaltung weiterhin im 6-10 Jahre Turnus erfolgen wird.

Es ist geplant, viele der von 2008 bis 2012 erstellten Unterlagen zu prüfen und weiter zu nutzen. Natürlich sei die Anpassung der Planunterlagen erforderlich, da es sich ursprünglich um ein gemeinsames Verfahren mit dem Hafen Wismar handelte und das Bemessungsschiff sich geändert habe. Die Entwicklungen im Bereich des Wasser- und Umweltrechts werden berücksichtigt (z.B. UVP, MSRL, WRRL, Managementpläne). Es ist bekannt, dass die biologischen Erhebungen älter als 5 Jahre sind. Alle Gutachten werden überprüft. Je nach Erforderlichkeit werden diese komplett neu erstellt oder verifiziert. Der Untersuchungsumfang werde von der Planfeststellungsbehörde festgelegt. Der TdV wird anschließend Aufträge vergeben. Auslegungsfähige Unterlagen werden in ca. 2,5 Jahren erwartet. Der TdV geht von ca. 2 Jahre für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens aus.

Auf die Frage der Vertreterin des BUND, ob die Präsentationen den Anwesenden zur Verfügung gestellt wird, sichert Herr KUCHENBUCH, Planfeststellungsbehörde, dies zu. Auf Nachfrage bestätigt

der TdV, dass das Bemessungsschiff kein Kreuzfahrtschiff ist und dass das Bemessungsschiff (L 225 m, B 32,3 m und Tiefgang 10,5 m) sich allein an den Anforderungen des Hafens orientiere.

Der Vertreter der Unteren Naturschutzbehörde, Landkreis Nordwestmecklenburg, teilt mit, dass wohl auch mögliche Umweltauswirkungen auf Uferbiotope im Zuge der Installation der Spülleitung zu prüfen wären, wenn Material auf das Spülfeld Fährort verbracht wird. Derzeit ist das Spülfeld nicht im Untersuchungsgebiet. Es handelt sich um eine planfestgestellte Anlage. Herr KUCHENBUCH, Planfeststellungsbehörde, bestätigte, dass das Spülfeld Fährort planfestgestellt und immissionsschutzrechtlich genehmigt ist. Die jeweilige Verbringung, welche bisher nicht planfestgestellt ist, muss berücksichtigt werden. Dies wird vom TdV aufgenommen und im PFB bewertet.

Die Vertreterin des Landwirtschaftsministeriums teilt mit, dass Ausführungen sowohl Ausführung zum realen Fassungsvermögen des Spülfelds zum Zeitpunkt der Maßnahme als auch Aussagen zur Menge des umlagerungsfähigen Materials fehlen. Der Vorschlag der BfG (Anlage 11) sei nicht umfassend. Herr SCHMIDT, TdV, erläuterte, dass das Verfahren sich in einem sehr frühen Stadium befindet und die Untersuchungen erst noch gemacht werden. Es wird eine Spülfeldkapazität von 200.000 m<sup>3</sup> für das Vorhaben vorgehalten. Wieviel hiervon in Anspruch genommen werden muss, sei derzeit nicht bekannt. Die Bodenuntersuchung muss überprüft und ggf. aktualisiert werden.

Der Vertreter des StALU, Mittleres Mecklenburg, Dezernatsgruppe Küste, regt die Einholung der aktuellen Rechtsauskunft beim Bergamt an, damit ein Bewilligungsfeld zwischen Fahrrinne und Umlagerungsfläche 1 entsprechend berücksichtigt werden kann.

Herr KUCHENBUCH, Planfeststellungsbehörde, weist darauf hin, dass im heutigen Termin der Untersuchungsrahmen besprochen werde und der TdV natürlich vor Einreichung der Unterlagen zur Planfeststellung diese auf den aktuellen Stand bringen müsse. Die Frage, ob die Teilnehmer weitere Hinweise abgeben wollen, wurde verneint.

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

Herr Dr. HEINDL, TdV, stellt den Untersuchungsgegenstand anhand der Präsentation, Teil Umwelt, dar. Grundlage der Präsentation ist die Unterlage zum Scoping-Termin nach § 15 UVPG. Grundsätzlich soll immer das Schutzgut und die Herangehensweise des TdV vor der anschließenden Diskussion vorgestellt werden. Er stellt das raumordnerische Spannungsfeld sowie die derzeitige Zuordnung der Umweltauswirkungen in den Kategorien „baubedingt (temporär)“, „anlagebedingt (dauerhaft)“ und „betriebsbedingt (dauerhaft)“ dar. Der Untersuchungsrahmen ist nach dem neuen UVPG zu wählen. Der Inhalt des UVP-Berichts ergibt sich aus § 16 UVPG und der Anlage 4. Die Schutzgüter sind in § 2 UVPG aufgezählt und Aspekte wie Wechselwirkungen der Schutzgüter sind nun explizit genannt. Er weist darauf hin, dass einschlägige Leitfäden der BfG existieren.

Ein Vertreter des BUND fragt nach, ob die Umlagerungsfläche und das Spülfeld zum Untersuchungsraum gehören. Herr Dr. HEINDL, TdV, erläutert, dass dies bei den einzelnen Schutzgütern dargestellt wird. Auf Nachfrage führt er aus, dass die Umlagerungsfläche zum Untersuchungsraum gehört, dass das Spülfeld eine genehmigte Anlage ist und dass die Fragestellung, ob die Zufahrt zum Spülfeld Bestandteil des Untersuchungsraumes wird, jeweils bei den einzelnen Schutzgütern vorgestellt wird. Eine Vertreterin des BUND ergänzte, dass nach Sichtweise des BUND der Wirkraum die gesamte Wismarbucht umfasse. Herr Dr. HEINDL, TdV, teilt mit, dass er dem nicht pauschal folgen kann und die Beurteilung des Wirkraums für das jeweilige Schutzgut zu erfolgen hat, da z.B. der Wirkraum bei Trübung durch die Baggerung ein anderer sein kann als bei der Betrachtung der Belange aus Natura 2000. Die Diskussion soll beim jeweiligen Schutzgut erfolgen.

#### **4.1 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit,**

Herr Dr. HEINDL, TdV, stellt den Untersuchungsgegenstand für das Schutzgut Mensch dar, welcher u.a. Wohnbauflächen, Erholungs- und Freizeitnutzung, Schifffahrt, Trinkwassergewinnung und wirtschaftliche Aspekte wie Tourismus, Fischerei etc. umfasst. Im Rahmen der Konfliktbewertung werden z.B. bei Schall und Luftschadstoffen grundsätzlich Vorbelastung, Zusatzbelastung und daraus resultierende Gesamtbelastung betrachtet. Ergänzend zur Scopingunterlage weist er auf die neu hinzugekommene Bewertung der Wirkungen durch den Abtransport des Baggerguts vom Spülfeld zur Verwertung hin. Die Bewertungskriterien ergeben sich aus den einschlägigen Normen wie 16. BImSchV, AVV Baulärm oder 39. BImSchV. Der Untersuchungsraum ist beinahe die komplette Wismarbucht exklusive Salzhaff. Es sind viele Daten aus der von 2008 bis 2012 projektierten Anpassung vorhanden. So liegen z.B. eine UVS sowie Fachgutachten zu Schadstoffen in Sedimenten, Luftschadstoffen, Schall sowie den wirtschaftlichen Aspekten Schifffahrt, Tourismus und Fischerei vor. Grundsätzlich ist die UVS zu aktualisieren und an die jetzige Rechtslage anzupassen, da z.B. Aussagen zum Katastrophenmanagement nun erforderlich sind. Gutachten zum Sediment im Bereich der Fahrrinne müssen neu erstellt werden. Weiterhin muss ein Bewirtschaftungskonzept des Spülfeldes erstellt werden.

Die Vertreterin der Stadt Wismar, untere Immissionsschutzbehörde, merkte an, dass in dem Schallgutachten (Unterlage 10.24) die AVV Baulärm korrekt anzuwenden ist und mögliche Überschreitungen um 5 dB(A) nicht berücksichtigt werden dürfen. Weiterhin gab sie den Hinweis, dass bei ggf. zeitgleich stattfindendem Ausbau der inneren Hafengewässer und des Werftgewässers diese kumulativ zu betrachten sind.

Die Vertreterin des Landwirtschaftsministeriums teilt mit, dass in Anlage 6 der Scopingunterlage sechs Wasserschutzgebiete nicht verzeichnet sind und bittet um Überarbeitung. Sie übergibt entsprechende Karten.

Der Vertreter des BUND trägt vor, dass die Maßnahme offensichtlich auch ein Eingriff in den Sedimenttransport der Küste darstellt. Daher sollte auch eine Bewertung im Bereich Salzhaff und Rerik erfolgen, da sich die Dynamik am Strand ändern kann (Schutzgut Mensch/Tourismus). Herr Dr. HEINDL teilte mit, dass der Hinweis vom TdV aufgenommen wird.

Weiterhin will der Vertreter des BUND bestätigt bekommen, dass im Rahmen der Unterhaltungsbaggerung im Winter nicht über den bisherigen Fahrrinnenquerschnitt und die Tiefe hinaus gebaggert wird. Herr KUCHENBUCH (Planfeststellungsbehörde) bestätigt, dass nur der verfestigte und der planfestgestellte Zustand wieder hergestellt wird und keine Maßnahmen durchgeführt werden, welche zu dem nun geplanten Verfahren gehören. Die Unterlagen für die Unterhaltungsbaggerung können beim zuständigen WSA eingesehen werden.

Die Vertreterin des BUND teilt mit, dass die alten Unterlagen, auf die in der Scopingunterlage Bezug genommen wird, dem BUND nicht vorliegen. Daher war nicht erkennbar, ob Aussagen zu Trübungsentwicklung und mögliche nachfolgende Algenblüten in der Wismarbucht getroffen wurden. Herr KUCHENBUCH (Planfeststellungsbehörde) stellt dar, dass hier der Untersuchungsrahmen erst festgelegt wird und die genannten Themen in den einzureichenden Planfeststellungsunterlagen vom TdV dargestellt sein sollen. Die Vertreterin des BUND fragt nach, ob sie die alten Unterlagen bekommen könne, da die Überarbeitung der Unterlagen wohl zwei Jahre dauern wird.

Herr KUCHENBUCH (Planfeststellungsbehörde) teilt mit, dass er in der Pause die Frage beantworten werde, da er den Sachstand klären muss und die alten Unterlagen derzeit nicht Teil des Vorhabens sind. Die Unterlagen müssen im Rahmen des Verfahrens der Hansestadt Wismar des zweiten Bauabschnitts ausgelegt worden sein. Erst mit Einreichung der Unterlagen zu dem jetzigen Vorha-

ben liegen sie der Planfeststellungsbehörde vor. Die eingereichten Unterlagen bei der PFB werden umgehend veröffentlicht. Hier wird der Untersuchungsrahmen für das neue Vorhaben besprochen.

## 4.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Herr Dr. HEINDL stellte den Umfang der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt mit dem Untersuchungsgegenstand, der Konfliktbewertung und den entsprechenden Bewertungskriterien dar. Der Umfang und die Beurteilung werden den einschlägigen naturschutzfachlichen Handlungsanleitungen (z.B. Schutzstatus, Bestandsgröße, Habitatstrukturen, Empfindlichkeit) entsprechen.

Er führte aus, dass bei den marinen Biotopen der Untersuchungsraum die Fahrinne mit 500 m Puffer, die Flachwasserbereiche um die Insel Walfisch und Hobener Wiek sowie 500 m um die Umlagerungsfläche UF1 umfassen wird. Vorhanden ist ein Fachgutachten Biotope basierend auf der früheren Kartierung. Untersuchungsraum ist die grün-gestrichelte Linie (siehe Präsentation). Entlang der Fahrinne ist eine komplette Biotopkartierung vorhanden aus dem Jahre 2009, welche als Grundlage 40 Probestellen und eine umfassende Videobefahrung hat. Die Methodik wurde auch bei der Umlagerungsfläche angewandt, zusätzlich verschiedene Scanverfahren und Benthosuntersuchungen. Der TdV meint, dass eine gute Datenausgangslage vorliegt, welche sich voraussichtlich nicht grundlegend geändert haben wird. Dies wird aber vom TdV verifiziert mit den Standarduntersuchungsmethoden, wenn auch nicht mit ursprünglicher Untersuchungsdichte. Vertiefte Untersuchungen wird es geben zur Abgrenzung der Seegraswiese im Bereich Walfisch zur Fahrinne und bei den aufgeweiteten Kurvenbereichen zur Abgrenzung gegenüber den Riffen.

Die Vertreterin des BUND weist darauf hin, dass die Seegraswiesen vor Poel, zwischen Timmen- dorf und Rustwerder nicht erfasst werden. Sie merkte an, dass der Untersuchungsraum um die Umlagerungsfläche UF 1 auf Hannibal und Lieps ausgeweitet werden muss, um die Auswirkungen zu erfassen. Trübungsfahnen sollten auch im Bereich Eggers Wiek betrachtet werden (insbesondere wegen Ostwind). Auf die Bestätigung der Frage, ob 10 Jahre alte Daten mit Verifizierungen verwendet werden sollen, teilt sie mit, dass dies aus Sicht des BUND unzureichend ist.

Herr BÖSCHEN (Planfeststellungsbehörde) trägt die Rechtsmeinung des BVerwG aus einem ähnlich gelagerten Fall vor, in dem das Gericht keine starren Zeitrahmen annimmt, sondern dies eine Frage der praktischen Vernunft im Einzelfall ist und es gerade bei größeren Gebieten ausreichend sein kann, wenn ältere Daten durch Stichprobenuntersuchungen verifiziert werden. Die vollständige Neuerfassung ist aufgrund des Datenalters nicht zwingend geboten.

Herr Dr. HEINDL (TdV) ergänzt zum Thema der Beeinträchtigung durch Trübungsfahnen und Verdriftung, dass aufgrund von Monitoringergebnissen davon auszugehen ist, dass ab 500 m keine messbaren Veränderungen mehr nachweisbar sein werden. 500 m Untersuchungsraum ist somit ausreichend. Bzgl. des Datenalters führt er aus, dass grundsätzlich die vor neun Jahren kartierten Biotope noch so vorhanden sein werden. Es könnte sich die Bewertung geändert haben, welche dann anzupassen sein wird. Die Anzahl der Stichproben ist noch nicht bekannt und wird unter Nutzung des Fachwissens des zu beauftragenden Gutachterbüros festgelegt. Aber die Dichte von damals dürfte nicht zu wiederholen sein, da die Erfahrungswerte für stabile Biotope sprechen.

Der Vertreter des BUND merkt an, dass eine rein rechtliche Argumentation nicht zielführend ist, denn entscheidend ist die Beurteilung der zu erwartenden Wirkung. Zu den Seegraswiesen führt er aus, dass in den letzten 10 Jahren erhebliche Belastungen (Kiter/Wassersportler) in Flachwasserbereichen festgestellt wurden, welche zu erheblichen Verlusten in den Seegraswiesen führten. Daher sollte die Probestellen dichte erhöht und ausgeweitet werden. Er regt an zu betrachten, ob „negative synergetische“ Aspekte durch das Vorhaben auftreten können.

Herr KUCHENBUCH (Planfeststellungsbehörde) stellt klar, dass die Untersuchungen repräsentativ zu machen sind, um die Gültigkeit der ursprünglichen Daten zu bestätigen oder nicht, was dann zu vertieften Untersuchungen führen wird.

Der Vertreter des NABU trägt die Befürchtung vor, dass eine baggerungsbedingte Entfernung von Meeresbodenschwellen das Eindringen von sauerstoffarmen Tiefenwasser aus der Mecklenburger Bucht in die Wismarbucht fördert. Die Becken werden zerschnitten, was aber nicht im Untersuchungsrahmen erfasst ist. Er regt an, dass die gesamte Bucht bewertet werden soll. Weiterhin geht die Fahrrinne jetzt schon an dem NSG Walfisch vorbei. Wenn da nun größere Schiffseinheiten entlangfahren, könnten Sog und Schwell zu Beeinträchtigungen führen.

Herr Dr. HEINDL (TdV) teilt mit, dass er diese Thematik im Rahmen des Schutzgutes Wasser vorstellen und behandeln wird. Er ergänzt, dass er das Thema sauerstoffarmes Tiefenwasser im Bereich des Großen Tiefs verortet. Hier finden Untersuchungen statt, inwiefern in die Schwellenfunktion eingegriffen wird.

Die Vertreterin des Landwirtschaftsministeriums erwartet noch Aussagen zur Flächeninanspruchnahme durch die Vertiefung und Verbreiterung der Fahrrinne. Sie merkt an, dass im Untersuchungsrahmen Aussagen zur Hydrodynamik fehlen, insbesondere Wasseraustausch zwischen Mecklenburger Bucht und Wismar Bucht. Weiterhin trägt sie vor, dass die Daten zu alt sind und nicht mehr belastbar. Sie übergibt eine schriftliche Zusammenfassung an die Planfeststellungsbehörde.

Der Vertreter des StALU West-Mecklenburg regt an, das Untersuchungsprogramm auszudehnen, da es sich um einen hochdynamischen Lebensraum handelt. Die Fahrrinne im Bereich 0-6 km wurde 2006 gebaggert und die Untersuchung für die alten Unterlagen wurden 2009 durchgeführt.

Herr Dr. HEINDL (TdV) erwidert, dass im nächsten Winter eine Unterhaltungsbaggerung geplant ist, sodass vergleichbare Zustände wie bei der vorhergegangenen Untersuchung vorliegen. Wenn die Unterhaltung nicht käme, müsste ggf. untersucht werden.

Der Vertreter des StALU West-Mecklenburg teilt mit, dass dann im Rahmen der Unterhaltung die Bewertung erfolgen müsse. Herr Dr. HEINDL (TdV) antwortete, dass dies erfolgte und dass die Unterlagen vorliegen müssten.

Ein weiterer Vertreter des StALU West-Mecklenburg regt an, dass die im Fachbeitrag WRRL zu bewertenden Komponenten Phytoplankton und Großalgen hier mit untersucht werden könnten.

Herr Dr. HEINDL (TdV) hält die Verortung des Themas beim Punkt WRRL für geeigneter. Benthische Untersuchungen könnten abgedeckt werden.

Herr KUCHENBUCH (Planfeststellungsbehörde) liest, nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, die Stellungnahme der Landesforstverwaltung und des Ministeriums Energie/Umwelt SH vor.

Herr Dr. HEINDL (TdV) stellt das Thema Brutvögel vor. Schwerpunkt sind die Wechselbeziehungen der Gebiete Insel Walfisch und die Fliemstorfer Riten. Grundlage der Bewertung sind die jährlichen Brutvogelberichte und der Managementplan zum Vogelschutzgebiet. Es sind keine zusätzlichen Maßnahmen geplant.

Die Vertreterin des BUND merkt an, dass auch die Rastvögel betrachtet werden müssen. Herr Dr. HEINDL (TdV) lässt sich dahin ein, dass das Thema Rastvögel noch vorgestellt wird. Die Vertreterin des BUND merkt an, dass in Nahrungsgebiete eingegriffen wird, auch die der Brutvögel. Herr Dr. HEINDL teilt diese Auffassung nicht, da in keine Flachwasserbereiche eingegriffen wird. Der Vertreter des NABU hält diese Aussage für unzutreffend, da auch Möwen und Seeschwalben betroffen sein werden, welche ihre Nahrung auf offenem Wasser gewinnen. Auf Nachfrage von Herrn

BÖSCHEN (Planfeststellungsbehörde) führt der Vertreter des NABU aus, dass die Nahrung auf den oberflächennahen Gewässerschichten erfolgt. Herr BÖSCHEN merkt an, dass ein Bagger wohl wie ein normales Schiff zu bewerten ist. Der Vertreter des NABU führt aus, dass es trotzdem zu einer Beeinträchtigung kommen kann, z.B. durch Sichteinschränkungen durch Wassertrübung.

Der Vertreter des StALU weist darauf hin, dass bei Maßnahmen im Bereich des Spülfeldes Fahrort alle Bereiche, welche Störungen unterliegen, zu berücksichtigen sind. Herr Dr. HEINDL erwidert, dass es sich beim Spülfeld um eine bereits genehmigte Anlage handelt. Herr KUCHENBUCH teilt mit, dass die Planfeststellungsbehörde den Hinweis bei der Erstellung des Untersuchungsrahmens bewerten wird.

Zum Thema Nahrungsgebiete ergänzt Herr Dr. HEINDL, dass der Managementplan in Karte und Text die Fahrrinnen bewusst ausgenommen hat. Es geht darum, ob es ein relevantes Nahrungshabitat ist. Fahrrinnen wurden im Managementplan als Nahrungshabitat bewusst rausgeschnitten.

Er stellt anschließend das Thema Rastvögel vor. Der Untersuchungsraum ist bis auf Befliegungen identisch zu den früheren Untersuchungen in der Wismarbucht. Die Untersuchung wird erneuert, da hier aktuelle Daten erforderlich sind. Dies erfolgt land- und schiffsgestützt. Vorhanden sind die Fachgutachten Rastvögel 2009/2010 und die Managementpläne für die SPA Wismarbucht und Salzhaff.

Der Vertreter StALU regt an, die Mauserzeiträume für Hockerschwäne und Enten zu erfassen. Der Vertreter des BUND regt zusätzlich an, die Fluchtdistanzen für die Beurteilung zugrunde zu legen. Auf die Frage der Planfeststellungsbehörde stellt der Vertreter des StALU dar, dass für die Begutachtung des Mauserzeitraumes mehrere Befahrungen mit unterschiedlichem Umfang erforderlich sind.

Die Vertreterin des BUND fragt nach, ob auf Hannibal und Lieps nicht erfasst wird. Dies wird von Herrn Dr. HEINDL bestätigt. Aus seiner Sicht ist eine gesonderte Erfassung nicht erforderlich, da bereits bekannt ist, dass sich dort Konzentrationsräume befinden. Die Beeinträchtigung kann anhand der bekannten Konzentrationsräume bewertet werden. Der BUND hält den 500 m Untersuchungsraum für unzureichend. Herr Dr. HEINDL führte aus, dass Erfassungsdaten von Behörden oder anderen Vorhaben genutzt werden können. Herr KUCHENBUCH (Planfeststellungsbehörde) teilt mit, dass die Bundesanstalt für Gewässerkunde und ggf. weitere Behörden eingebunden werden.

Die Frage des Vertreters des StALU wird bestätigt, dass die Jahresberichte des LUNG zu Rastvögeln berücksichtigt werden, jedoch teilweise geografisch nicht konkret sind.

Auf die Frage des Vertreters des NABU zu der nicht nachvollziehbaren Grenzziehung der Untersuchungsräume erläutert Herr Dr. HEINDL, dass es sich bei der Darstellung um eine Skizze handelt. Es soll schematisch dargestellt werden, wo eine Erfassung erfolgt. Eine Erfassung wird nur in den für relevant erachteten Bereichen durchgeführt, sodass z.B. Breitling und Salzhaff mangels erwarteter Auswirkung des Vorhabens nicht erfasst werden. Der Vertreter NABU erklärt seine Verwunderung darüber, dass die Insel Langenwerder nicht berücksichtigt wird. In diesem großen Rastgebiet gibt es regelmäßige Zählungen durch den Verein Langwerder e.V. Herr Dr. HEINDL nimmt den Hinweis auf, dass es die Zählungen gibt und erklärt, dass diese genutzt werden sollen.

Er führt fort mit den Fischen und Rundmäulern. 2009 wurde ein Fachgutachten Fische erstellt. Nun soll eine Verifizierungskartierung durchgeführt werden. Die Umlagerungsfläche UF1 wurde bisher noch nicht kartiert und dies wird nun durchgeführt. Der Vertreter des StALU fragt nach, wie eine Bewertung und Vergleichbarkeit hergestellt werden soll, da die Fische sehr mobil sind. Herr Dr. HEINDL führt aus, dass im Rahmen der Vergabe an Fachbüros genau dieses Thema von den Fachleuten dargelegt werden muss. Die Fachgutachten Fische beinhalten aufgrund der Mobilität

regelmäßig qualitative Beschreibungen. Die Fragestellung, was eine Indikation für eine Bestandsänderung ist, wird mit den Fachbüros noch abgeklärt. Der Vertreterin des BUND wird bestätigt, dass auch Heringe betrachtet werden. Sie bat um die Offenlegung der alten Unterlagen, damit der BUND das Fachwissen einbringen kann. Herr KUCHENBUCH verweist auf den TdV, da der Planfeststellungsbehörde die Unterlagen erst mit Einreichung des Planfeststellungsantrags übergeben werden. Herr BRYDDA (TdV) äußert Verständnis für den Wunsch und teilt mit, dass im Rahmen der vertrauensvollen Zusammenarbeit die Unterlagen zur Verfügung gestellt werden sollen, soweit man sie verfügbar machen kann. Frau Panknin (GDWS) meint, dass der normale Scopingrahmen aufgrund der bekannten Informationen verlassen ist. Normalerweise wird der Untersuchungsrahmen festgelegt ohne Detailinformationen. Der TdV verfügt nach ihrer Sicht nicht über veröffentlichungsreife Unterlagen. Herr KUCHENBUCH (Planfeststellungsbehörde) regt an, die im Planfeststellungsverfahren Wismar - 2. Bauabschnitt veröffentlichten Unterlagen heranzuziehen, da diese offengelegt wurden und somit vom Land Mecklenburg-Vorpommern herausgegeben werden können.

Herr Dr. HEINDL trägt zu den Meeressäuger den Untersuchungsraum Wismarbucht und Mecklenburger Bucht vor. Das Fachgutachten Meeressäuger ist vorhanden und wird aktualisiert. Der Vertreter des StALU weist auf aktuelle Berichte zu Schweinswalen hin, welche seit 2012 im Bereich der Fahrinne vermehrt beobachtet wurden. Da es sich um keine regelmäßigen Daten handelt, wurde angeregt, Datenlogger zur Erfassung der Klicklaute auszubringen. Ggf. werden die Ränder der Fahrinne als Leitlinien genutzt. Es sind Störungen bei Wanderungen/Nahrungssuche/Aufzucht denkbar. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde führt er aus, dass die Beeinträchtigung durch Baggergeräusche, Trübungsfahnen oder z.B. Verscheuchen von Fischschwärmen erfolgen kann. Der Vertreter des StALU stimmt dem Vorschlag des TdV zu, die Abstimmung mit dem Deutschen Meeresmuseum zu suchen. Sollten diese keine Logger fordern, wäre dies in Ordnung und das StALU würde sich der Fachmeinung anschließen. Die Vertreterin des BUND unterstützte den Vertreter des StALU und lenkte den Fokus auf die Robben. Sie teilt mit, dass es mehrere reproduzierende Robben in der Wismarbucht gab. Es gibt keine systematische Erfassung von Robben in der Wismarbucht. Herr Dr. HEINDL erläuterte, dass alle Daten aktualisiert werden, auch auf Basis der Daten des LUNG. Die Erfassung von Meeressäugern sei extrem schwierig. Die Robben auf Lieps werden regelmäßig durch Ausflugsdampfer gezählt. Es sind übergeordnete Erfassungskonzepte erforderlich, welche nicht von einem Vorhabensträger zu leisten sind.

Anschließend wird das Thema biologische Vielfalt vorgestellt. Ein Fachgutachten zu Auswirkungen auf die biologische Vielfalt ist vorhanden und soll aktualisiert werden. Auf Nachfrage des StALU wird bestätigt, dass die Biodiversitätsstrategien von Bund (BfN) und des Landes Mecklenburg-Vorpommern berücksichtigt werden. Die Wismarbucht ist Hotspot für Biodiversität.

### **4.3 Schutzgut Fläche, Boden**

Herr Dr. HEINDL erläutert den Untersuchungsgegenstand. Der Untersuchungsraum liegt 200 m um Fahrinne und Umlagerungsfläche. Es gibt die alte UVS, Baugrundgutachten und Sedimentschadstoffgutachten und für die anstehende Unterhaltungsbaggerung ein aktuelles Schadstoffgutachten. Vorgesehen ist nun die Aktualisierung der UVS, des Baugrundgutachtens, des Sedimentschadstoffgutachtens nach GÜBAK und des Baggergutverbringungskonzepts mit Massenbilanzierung.

Die Vertreterin des Bergamts Stralsund weist auf eine Bewilligung zur Entnahme von marinen Sanden in der Wismarbucht im Bereich UF 1 hin. Ein möglicher Flächenkonflikt müsste berücksichtigt werden. Herr KUCHENBUCH (Planfeststellungsbehörde) stimmt zu und teilt mit, dass

nach derzeitiger Planung es zu einer kleineren Überschneidung im südwestlichen Bereich der Bewilligungsfläche kommt. Die bestehende Bewilligung wird berücksichtigt.

#### **4.4 Schutzgut Wasser**

Herr Dr. HEINDL erläutert den Untersuchungsgegenstand und stellt die vorhandenen Unterlagen vor. Der Vertreter des NABU weist auf Sog und Schwell durch größere Schiffe hin. Er möchte wissen, ob es zu Erosionen bei der Insel Walfisch kommt und ob es noch angedacht ist, die Insel Walfisch durch Baggergut zu vergrößern? Herr Dr. HEINDL teilt mit, dass Sog und Schwell bei Schutzgut Wasser betrachtet werden. Die Veränderungen werden berücksichtigt. Herr SCHMIDT (TdV) ergänzte, dass nicht viel größere Schiffe reinfahren als die derzeit fahrenden teilabgeladenen Panamax Schiffe. Den Einwand, dass mehr Tiefgang zu mehr Wasserverdrängung führt, begegnet er durch den Hinweis, dass die Relation Schiffe und Wasserkörper beibehalten bleibt. Dies wird entsprechend durch ein Gutachten belegt.

Der Vertreter des StALU stellt klar, dass die aktuelle Überarbeitung der GÜBAK angewendet werden muss, in der das Untersuchungsprogramm festgelegt ist. Wann findet die Abstimmung der Untersuchung statt? Herr Dr. HEINDL teilt mit, dass dies im Rahmen der Erörterung erfolgt. Herr BÖSCHEN (Planfeststellungsbehörde) stellt die unterschiedliche Behandlung im Planfeststellungsverfahren dar, je nachdem was der TdV beantragt.

Die Vertreterin des BUND fragt nach, ob eine Simulation zur Hydrodynamik erfolgt. Herr Dr. HEINDL teilt mit, dass es geplant ist, eine 3D Simulation herzustellen. Auf Nachfrage, ob die Simulation sich auch auf die gesamte Bucht mit Flachwasserbereichen erstreckt, führte Herr KÖSTER von der Bundesanstalt für Wasserbau aus, dass Sog und Schwell nicht untersucht werden. Das Ostseemodell erfasst Strömungseigenschaften und Wasserstände, etc. Diese Simulation beinhaltet auch die Flachwasserbereiche.

Herr KUCHENBUCH (Planfeststellungsbehörde) liest, nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, die Stellungnahme des LUNG zum Hochwasserschutz und des MELUND SH zur Trübung im Meer vor.

#### **4.5 Schutzgüter Luft und Klima**

Herr Dr. HEINDL erläutert den Untersuchungsgegenstand und stellt die vorhandenen Unterlagen vor. Es gab keine Anmerkungen.

#### **4.6 Schutzgüter Landschaft**

Herr Dr. HEINDL erläutert den Untersuchungsgegenstand. Die Relevanz ist begrenzt, da die Arbeiten unter Wasser ausgeführt werden. Es gibt keine Anmerkungen.

#### **4.7 Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Herr Dr. HEINDL erläutert den Untersuchungsgegenstand. Schwerpunkt sind Fundstätten und Schiffswracks. Es liegen aus der ursprünglich 2012 geplanten Antragsstellung umfangreiche Untersuchungen, insbesondere des Landesamts für Kultur und Denkmalschutz, vor. Durch Sidescan-Befahrungen liegen bereits viele Erkenntnisse vor. Es gibt keine Anmerkungen.

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

Herr Dr. HEINDL erläutert, dass die Wechselwirkungen der Schutzgüter betrachtet werden. Es gibt keine Anmerkungen.

#### **4.9 Kumulative Wirkungen**

Herr Dr. HEINDL erläutert, wie die kumulativen Wirkungen ermittelt werden. Nach dem neuen UVPG sind diese Wirkungen zu bewerten. Entsprechende Abfragen werden in der Projektbearbeitung erfolgen. Es gibt keine Anmerkungen.

#### **4.10 Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten?**

Herr Dr. HEINDL erläutert, dass nach dem neuen UVPG auch die Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen zu bewerten ist. Die Havariemöglichkeit wird als potentielle Umweltauswirkung betrachtet. Baggertätigkeit stellt kein erhöhtes Risiko dar. Bereits jetzt gibt es eine Lotsenpflicht für Schiffe entsprechender Größe, sodass derzeit keine besondere Anfälligkeit erkannt wird. Es gibt keine Anmerkungen.

### **5 FFH-Verträglichkeitsprüfung**

Herr Dr. HEINDL stellt die relevanten Vogelschutz- und FFH-Gebiete dar. Wenn FFH-Gebiete gequert oder sehr nah passiert werden, wird direkt die Hauptuntersuchung durchgeführt. Bei weiter entfernten Gebieten wird zuerst eine Voruntersuchung erstellt. Der Prüfgegenstand ergibt sich aus dem BNatSchG. In MV gibt es eine Schutzgebietsverordnung mit den darin aufgeführten maßgeblichen Bestandteilen. Ergänzend werden die Management- und Bewirtschaftungspläne herangezogen. Für die Bewertung der Erheblichkeit in Bezug auf Flächenbeanspruchung, temporäre Beeinträchtigungen und Regenerationszeit wird das System von Lambrecht & Trautner herangezogen. Weitere Fachkonventionen werden bei Relevanz angewandt.

Der Vertreter des StALU, West Mecklenburg, teilt mit, dass es durch die Natura 2000-Gebieteverordnung bei maritimen Lebensraumtypen eine Änderungen derart gibt, dass der LRT 1110 nicht genannt wird und der LRT 1130 mit aufgenommen wurde. Eine LRT-Erfassung der marinen Lebensräume ist vom LUNG bisher wohl nicht durchgeführt worden. Es muss überprüft werden, ob LRT ersetzt oder geändert werden müssen. Daher ist auch zu schauen, ob der Managementplan noch gültig ist.

Herr Dr. HEINDL bestätigt dies und teilt mit, dass die Biotopkartierung auch zur Verifizierung der LRT geeignet ist. Der Vorhabenträger wird die vom Vorhaben betroffenen Bereiche betrachten und dementsprechend keine vollständige LRT-Kartierung für die gesamte Wismarbuch machen. Er ergänzt, dass hier die auch fachbehördlichen Vorgaben verwendet werden. Der Vertreter des StALU, West Mecklenburg hebt hervor, dass man sich mit der geltenden Rechtsgrundlage gerade in Bezug auf Ästuarien hinreichend beschäftigen muss. Auf die Frage von Herrn KUCHENBUCH, Planfeststellungsbehörde, teilt der Vertreter des StALU, West Mecklenburg, mit, dass es angedacht ist, den Managementplan fortzuschreiben, jedoch die Prioritäten bei der Bearbeitung ihm unbekannt sei.

Auf die Frage der Vertreterin des BUND nach der räumlichen Grenze der Prüfung der FFH-Verträglichkeit, teilt Herr Dr. HEINDL mit, dass die Bewertung der jeweils betroffenen Gebiete nach den einschlägigen Leitfäden erfolgen wird. Die Daten stammen aus den ökologischer Begleituntersuchungen.

## **6 Vereinbarkeit mit dem besonderen Artenschutz**

Herr Dr. HEINDL stellt den Inhalt des Fachbeitrags Artenschutz dar. Der Vorhabenträger betrachtet vorsorglich auch die Arten des Anhangs 2, wenn Gebiete betroffen sind, welche außerhalb von Natura2000-Gebieten liegen. Die Kriterien der Zugriffsverbote sind auch durch die Rechtsprechung vorgegeben und vom BNatSchG aufgenommen. Relevante Fachkonventionen werden ergänzend herangezogen. Der Artenschutzfachbeitrag von damals bildet die Grundlage und wird überarbeitet und aktualisiert. Es gibt keine Anmerkungen.

## **7 Vereinbarkeit des Vorhabens mit der WRRL**

Herr Dr. HEINDL stellt den Prüfgegenstand des Fachbeitrags WRRL dar, welcher sich primär mit den fünf Oberflächenwasserkörpern mit den zustandsbestimmenden ökologischen Qualitätskomponenten beschäftigt wird. Aufgrund der Rechtsprechung ist nun klar, was eine Verschlechterung im Sinne der WRRL ist. Die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) erstellt derzeit einen Leitfaden, welcher als Entwurf bereits nutzbar ist. Weiterhin wird der Erlass des Umweltministeriums MV berücksichtigt, durch den die Handlungsempfehlungen der LAWA zum Verschlechterungsverbot eingeführt wurden. Grundlage für die Erstellung des Fachbeitrags sind neben alten Daten die Bewirtschaftungspläne und die Daten aus der Fortschreibung des landesweiten Monitoringprogramms.

Die Vertreterin des Landwirtschaftsministeriums bespricht mit Herrn Dr. Heindl, an welcher Stelle im Fachbeitrag Schadensminderungsmaßnahmen geprüft werden.

## **8 Vereinbarkeit des Vorhabens mit der MSRL**

Herr Dr. HEINDL stellt den Prüfgegenstand des Fachbeitrags MSRL dar, welcher die gesamte deutsche Ostsee umfasst mit dem Hauptaugenmerk auf die südliche Mecklenburger Bucht. Es sollen die aktuellen verfügbaren Daten verwendet werden.

Herrn KUCHENBUCH, Planfeststellungsbehörde, fasst die Stellungnahme des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung, SH, zusammen. Unter anderem wird darauf hingewiesen, dass aktuelle Daten zu verwenden sind.

Die Vertreterin des BUND will wissen, ob im Deskriptor D3 (Fisch Schalentiere) auch der Aal bewertet wird, der kommerziell genutzt wird? Herr Dr. HEINDL versichert, dass dies - so denn der Fachgutachter von einer Relevanz ausgeht - aufgenommen wird.

## **9 Landschaftspflegerischer Begleitplan, E-A-Bilanzierung**

Herr Dr. HEINDL stellt den geplanten LBP vor. Der grundsätzliche Bearbeitungsraum beträgt 200 m um die Fahrrinne und die UF1, bei Erfordernis wird der Bearbeitungsraum aufgeweitet. Für die Bewertung wird u.a. die HzE marin herangezogen. Herr Dr. HEINDL stellt das frühere Kompensationskonzept vor, welches teilweise nun weiter verfolgt werden wird. Hierfür ist die Überprüfung der Planung im Hinblick auf Artenschutz und FFH-Verträglichkeit erforderlich.

Der Vertreter des BUND regt an, ob bei einer im Managementplan vorgesehenen Neuausweisung von NSGs Maßnahmen in Bezug auf Seegrasswiesen und rastenden Wasservögeln umgesetzt werden könnten.

Die Vertreterin des Landwirtschaftsministeriums bittet um die Übersendung des BfG-Leitfadens zur WRRL aus dem Jahre 2018. Herr Dr. HEINDL stellt klar, dass es sich um eine Entwurfsfassung handelt. Nach Fertigstellung ist der Leitfaden auf der Seite der BfG abrufbar. Herr BÖSCHEN, Plan-

feststellungsbehörde, ergänzt, dass es sich noch nicht um eine finale Fassung handelt. Herr KUCHENBUCH bittet den TdV darüber zu informieren, wenn die Endfassung vorliegt.

Der Vertreter des StALU, West Mecklenburg, gibt den Hinweis, dass die HzE vom Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt herausgegeben wird. Aus seiner Sicht müssen die Biotope, welche abgebaggert werden sollen, umfassend ermittelt werden. Die Stichprobenerfassung reicht nicht aus. Herr Dr. HEINDL führt aus, dass eine Biotopkartierung für Fahrrinne + 500 m erfolgt. Diese wird überprüft nach Methodenstandards des Leitfadens. Da man sich unter Wasser befindet, ist jede Untersuchung, unabhängig von der Probendichte, immer eine Stichprobe. Sidescan hat nur eine begrenzten Aussagegehalt und Greiferproben sind punktuelle Erfassungen. Eine Videobefahrung stellt auch nur einen Ausschnitt von einem Meter dar. Nach Leitfaden ist im Unterwasserbereich nur die stichprobenartige Untersuchung verlangt, was natürlich zu leichter Unschärfe führt.

Der Vertreter des StALU, West Mecklenburg, teilt mit, dass die im § 30 BNatSchG aufgeführten Biotopbezeichnungen nicht 1:1 auf die Bezeichnungen in der Biotopkartieranleitung von M-V übertragbar sind. Hierauf erwidert Herr Dr. HEINDL, dass der gesetzliche Schutzstatus eines Biotops aus dem Kartierleitfaden ersichtlich ist. Dort ist dargestellt, ob er gesetzlich geschützt ist und ob er zugehörig zu FFH-LRT ist. Auf Grundlage dieser Daten wird die ggf. erforderliche Ausnahmegenehmigung beantragt. Der Vertreter des StALU, West Mecklenburg, behält sich vor, dazu gesondert Stellung zu nehmen.

Herr BÖSCHEN, Planfeststellungsbehörde, stellt klar, dass bei Betroffenheit von geschützten Biotopen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Ausnahme zu erteilen ist und die Fachbehörden hier im Anhörungsverfahren zu beteiligen sind. Im Rahmen des Scopings ist es zu früh, hier eine abschließende Beurteilung abzugeben.

## 10 Verschiedenes

Herr KUCHENBUCH, Planfeststellungsbehörde, liest die zusammengefasste Stellungnahme des Landesamts für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz, Mecklenburg-Vorpommern vom 7.06.2018 vor. Die Frage, ob die Teilnehmer weitere Hinweise abgeben wollen, wird verneint.

Abschließend wird mitgeteilt, dass vom Termin ein Protokoll erstellt wird und der vorläufige Untersuchungsrahmen festgesetzt wird. Der Untersuchungsrahmen kann bei Bedarf auch noch angepasst werden. Die Teilnehmer werden von der Planfeststellungsbehörde informiert, wenn die Unterlagen online gestellt sind.

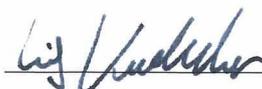
Um 13:45 Uhr wird der Scoping-Termin geschlossen.

Kiel, 10.10.2018



H. BÖSCHEN

Gesprächsleiter



L. KUCHENBUCH



F. BELSCHNER

Protokollführer