

**Bekanntmachung des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus  
und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern -Planfeststellungsbehörde-  
gemäß § 5 Absatz 2 UVPG**

**Feststellung über das Nichtbestehen der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung aufgrund einer allgemeinen Vorprüfung gemäß § 5 Absatz 1 in Verbindung mit §§ 9 Absatz 3 Nummer 2, 9 Absatz 4 und § 7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) für das Vorhaben „Vertiefung Innere Hafengewässer Multipurpose Terminal Liegeplatz 3a 2. BA Liegeplatz 12 LNG-Terminal Mukran Port“**

Vom 21. Mai 2024

Az.: V-624-00000-2016/003-018

**I.**

Für das o. g. Vorhaben wird festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

**II.**

Diese Feststellung beruht auf § 5 Absatz 1 in Verbindung mit §§ 9 Absatz 3 Nummer 2, 9 Absatz 4 UVPG und § 7 Absatz 1 Satz 2, 3 UVPG sowie der Anlage 3 zum UVPG.

Mit Schreiben vom 19. Juli 2023 beantragte die Fährhafen Sassnitz GmbH als Trägerin des Vorhabens beim Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern die Vertiefung des Hafenbeckens und der inneren Hafenzufahrt im Hafen von Mukran auf eine Wassertiefe von -14,95 m NHN (Baggertoleranz  $T_{max} = -15,25$  m NHN). Damit soll die Einfahrt von Schiffen mit einem Tiefgang von mehr als 12 m in den Hafen ermöglicht werden. Derzeit herrscht im Hafen keine einheitliche Wassertiefe. Die Verhältnisse schwanken zwischen -7,80 m NHN und -14,95 m NHN.

Konkret besteht das Vorhaben aus folgenden Teilmaßnahmen:

- Vertiefung der inneren Hafenzufahrt auf max -14,95 m NHN und Umlagerung von Baggergut.
- Vertiefung Hafen-Wasserflächen am Liegeplatz 3a auf max. -14,95 m NHN.
- Vertiefung Hafen-Wasserflächen am Liegeplatz 12 auf max. -14,95 m NHN.
- Umsetzung von 3 Stück Untiefentonnen gelb.
- Setzen einer Fahrwassertonne.

Die infolge der Vertiefung insgesamt anfallenden Baggermassen (Sande, teils Schluffe oder sandiger Geschiebemergel) betragen 671.953 m<sup>3</sup> bezogen auf die Soll-Tiefe und 777.315 m<sup>3</sup>, wenn die Toleranztiefe zu Grunde gelegt wird. Die Verklappung erfolgt in Höhe von 766.161 m<sup>3</sup> Baggergut auf der Klappstelle 5650, wobei die Umlagerung von 413.517 m<sup>3</sup> Baggergut aus der hier geplanten Vertiefung des Hafens Mukran auf diese Klappstelle bereits durch den Planfeststellungsbeschluss des WSA Ostsee vom 10.08.2023 (Az.: 3800R21-422.03/OSRB-001/12) zur Erweiterung der seeseitigen Zufahrt zum Hafen Mukran genehmigt worden ist. Für die Umlagerung der weiteren

Baggermengen von 332.962 m<sup>3</sup> wird die Genehmigung mit dem vorliegenden Vorhaben beantragt.

Es ist beabsichtigt, dass in dem antragsgegenständlichen Hafenbecken am Liegeplatz 12 künftig zwei Floating Storage and Regasification Units (FSRU) zum Import von verflüssigtem Erdgas gemäß Ziffer 4.1 der Anlage zu § 2 Absatz 2 des LNG-Beschleunigungsgesetzes stationiert werden, wobei darauf hinzuweisen ist, dass das Zulassungsverfahren für die FSRU nicht Gegenstand dieses Vorhabens ist. Vielmehr wurde über deren Zulassung nach Maßgabe des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in einem eigenen Verfahren entschieden. Der Liegeplatz 3a soll nach seiner Fertigstellung für den Getreideumschlag auf Post-Panamax-Schiffen genutzt werden.

Da aufgrund der beabsichtigten Nutzungszwecke nicht auszuschließen ist, dass die Vertiefung des Hafens und seiner Einfahrt zur Ursache eines schweren Unfalls werden kann, unterliegt das Vorhaben dem Planfeststellungsvorbehalt nach § 6 Abs. 6 Satz 1, Abs. 7 Satz 1 des Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetzes (WVHaSiG M-V).

Um bereits vorab die Installation von einer FSRU an Liegeplatz 12 zu ermöglichen, hat die Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 21. Dezember 2023 eine vorläufige Anordnung gemäß §§ 6 Absatz 7 Satz 1, 6 Absatz 6 Satz 2 WVHaSiG M-V in Verbindung mit § 14 Absatz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) erlassen, mit der der TdV die Vertiefung des Hafenbeckens in einer ersten Ausbaustufe von 12,95 m auf 13,25 m und die Verklappung des insoweit anfallenden Baggergutes von 11.154 m<sup>3</sup> bzw. zzgl. Toleranztiefe 30.836 m<sup>3</sup> im Hafenbecken genehmigt wurde. Die erforderlichen Baggarbeiten wurden zum 18. Februar 2024 abgeschlossen.

Die Erforderlichkeit zur Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls für dieses Vorhaben ergibt sich aus §§ 9 Absatz 3 Nummer 2, 9 Absatz 4 UVPG in Verbindung mit § 7 UVPG. Nach § 9 Absatz 3 Nummer 2 UVPG ist eine UVP-Vorprüfung erforderlich, wenn ein Vorhaben geändert wird, für das keine UVP durchgeführt wurde, und wenn keine Größen- oder Leistungswerte für eine Vorprüfung festgelegt sind. Nach Ziffer 13.10 der Anlage 1 zum UVPG unterliegt der Bau eines Binnen- oder Seehandelhafens für die Seeschifffahrt der UVP-Pflicht, eine solche wurde im Rahmen der erstmaligen Zulassung aber nicht durchgeführt. Insofern gilt § 9 Absatz 5 UVPG. Der vor Ablauf der Umsetzungsfristen erreichte Bestand bleibt hinsichtlich des Erreichens oder Überschreitens der Größen- oder Leistungswerte und der Prüfwerte unberücksichtigt. Für die hier gegenständliche Änderung des Hafens folgt vorliegend eine Pflicht zur Durchführung einer Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls aus Ziffer 13.12 (Bau einer infrastrukturellen Hafenanlage) und Ziffer 13.16 (sonstige wasserwirtschaftliche Ausbaumaßnahme). Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls richtet sich gemäß § 9 Absatz 4 UVPG nach § 7 UVPG.

Die überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien hat ergeben, dass eine UVP-Pflicht für das vorbezeichnete Vorhaben nicht besteht, da von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 25 Absatz 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Mögliche erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter wurden anhand der Kriterien der Nummer 1 und Nummer 2 der Anlage 3 zum UVPG beurteilt, wobei insbesondere den Gesichtspunkten aus Nummer 3 der Anlage zum UVPG Rechnung getragen wurde.

Die wesentlichen Gründe gemäß § 5 Absatz 2 Satz 2 und 3 UVPG für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht sind:

- Die Größe der Baumaßnahmen, der Umfang der Nutzung natürlicher Ressourcen und die weiteren Merkmale des Vorhabens sind nicht geeignet erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu verursachen.
- Im Plangebiet liegen keine geschützten Naturdenkmale, geschützten Landschaftsbestandteile oder besonders geschützten Biotope nach § 30 BNatSchG. Die Vorhabenfläche liegt nicht in einem Naturschutzgebiet im Sinne von § 23 BNatSchG. Von einer Beeinträchtigung eines nationalen oder internationalen Schutzgebietes ist nicht auszugehen.
- Die Trägerin des Vorhabens hat den Einsatz von Geräten und Verfahren vorgesehen, die den relevanten Verordnungen und Verwaltungsvorschriften Rechnung tragen (u.a. TA Luft, TA Lärm, 32. BImSchV (Baumaschinenlärmverordnung)). Damit können baubedingte Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne der Anlage 3 zum UVP vermieden werden.
- Mittels der durch die Trägerin des Vorhabens vorgesehenen Bauzeitfensterregelung dahingehend, dass die Baumaßnahmen in der Zeit von der 23. KW bis zur 52. KW durchgeführt werden sollen, wobei nach Möglichkeit eine Fertigstellung der Arbeiten bis zur 44. KW angestrebt wird, kann vermieden werden, dass es durch die Verklappung zu einer Beeinträchtigung des Sammlungsgeschehens und der Wanderungsaktivitäten des frühjahrslaichenden Herings in der Sassnitzrinne kommt.
- Die Trägerin des Vorhabens hat sich freiwillig zur Durchführung eines Heringsmonitorings auf der Umlagerungsfläche 5650 verpflichtet. Das Vorgehen der Trägerin des Vorhabens wurde mit dem 2. Planänderungsbeschluss des WSA Ostsee vom 14.12.2023, Ziff. III. 2. (Az: 3800R21-422.03/OSRB-001-01/6) bereits für verbindlich erklärt. Das Monitoring hat mit Untersuchungen (Stellnetzfänge, Akustik) des Thünen-Instituts im Dezember 2023 und Januar 2024 begonnen und wird bis ca. Ende November / Anfang Dezember 2024 fortgesetzt. Das Monitoring dient dem Nachweis der Unerheblichkeit der vorhabenbedingten Wirkungen auf den Hering. Sollte sich eine vorhabenbedingte signifikante, außerhalb üblicher Schwankungen liegende, Bestandsreduzierung des Herings zeigen, wird die Trägerin des Vorhabens entsprechend dem Planänderungsbeschluss des WSA Ostsee vom 14.12.2023 geeignete Abhilfemaßnahmen in Absprache mit dem Thünen-Institut für Ostseefischerei und dem Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern entwickeln, der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zur Entscheidung vorlegen und entsprechend der Entscheidung umsetzen bzw. tragen. Die Trägerin des Vorhabens hat zugesagt, auch die hiesige Planfeststellungsbehörde entsprechend zu beteiligen.
- Die von der Trägerin des Vorhabens im Erläuterungsbericht vorgelegte Betrachtung ergibt, dass unter Berücksichtigung des anzusetzenden Sicherheitsabstandes von 300 m nach KAS-18 bzw. 350 m entsprechend der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung des Staatlichen Amtes für

Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern für die Errichtung und den Betrieb des LNG-Terminals im Hafen von Mukran vom 9. April 2024 (Az.: 9.1.1.1G-60.054/23-51) keine erhebliche Gefahr einer Verschlimmerung eines schweren Unfalls besteht und somit den Maßgaben der Seveso-III-Richtlinie Rechnung getragen werden kann.

### III.

Hinweise:

Diese Feststellung ist gemäß § 5 Absatz 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar. Die dieser Festlegung zu Grunde liegenden Unterlagen können unter den Voraussetzungen der Bestimmungen des Landes-Umweltinformationsgesetzes beim Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit, Johannes-Stelling-Straße 14, 19053 Schwerin, Referat 610, nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Im Auftrag

gez. Jana Nerger