

**Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung**  
Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde  
Schloßstraße 6 – 8 • 19053 Schwerin



**Planfeststellungsbeschluss**

gemäß § 6 Abs. 6 Satz 1 WVHaSiG M-V

**für das Vorhaben des Landes Mecklenburg-Vorpommern**  
**Errichtung Inselhafen Prerow – Ersatzhafen für den Nothafen**  
**Darßer Ort**



(Quelle: Dr. Tiepolt; Visualisierung: Produktionsbüro Tinus)

Az.: VIII-624-00000-2017/018

Schwerin, 25. März 2021

## Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil.....	18
I. Grundsatzentscheidung .....	18
II. Verzeichnis der Planunterlagen .....	19
III. Eingeschlossene öffentlich-rechtliche Entscheidungen und Entscheidungsvorbehalte.....	32
1. Eingeschlossene Entscheidungen.....	32
1.1 Wasserverkehrsrechtliche Entscheidungen .....	32
1.2 Baurechtliche Entscheidungen.....	33
1.3 Naturschutzrechtliche Genehmigungen, Ausnahmen, Befreiungen und sonstige Entscheidungen.....	33
1.4 Denkmalschutzrechtliche Entscheidungen .....	34
1.5 Wasserrechtliche Entscheidungen.....	34
1.6 Straßenrechtliche Entscheidung .....	35
1.7 Entscheidungsvorbehalte.....	35
2. Nebenbestimmungen .....	36
2.1 Allgemeines .....	36
2.2 Schifffahrt.....	36
2.3 Straßennutzung .....	38
2.4 Immissionsschutz.....	39
2.5 Ver- und Entsorgung.....	39
2.6 Denkmalschutz .....	39
2.7 Küstenschutz/ Gewässerschutz .....	40
2.8 Kommunale Belange.....	41
2.9 Naturschutz.....	42
2.10 Wald- und Forstwirtschaft .....	43
2.11 Baurecht .....	43
2.12 Landesverteidigung.....	44
2.13 Kampfmittel und Munition .....	44
2.14 Vermessung und Kataster.....	44
3. Zusagen .....	44
4. Hinweise .....	49
V. Anordnung der sofortigen Vollziehung.....	52
VI. Kostenentscheidung .....	52
B. Begründung.....	52
I. Vorhabens- und Baubeschreibung.....	52

2. Technische Kurzbeschreibung .....	54
II. Vorherige Planungsstufen .....	59
Raumordnungsverfahren .....	59
III. Verfahrensrechtliche Würdigung .....	60
1. Rechtsgrundlagen .....	60
2. Zuständigkeit .....	61
3. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahren .....	61
4. Verfahrensdurchführung .....	62
4.1 Beteiligte Fachbehörden und zuständige Stellen im Stellungnahmeverfahren .....	63
4.2 Öffentliche Bekanntmachung/Auslegung .....	64
4.3 Erörterung .....	65
4.4 Planänderungen .....	66
4.5 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....	67
4.6 Sonstige Verfahrensrechtsfragen .....	67
IV. Materiellrechtliche Würdigung .....	68
1. Planrechtfertigung .....	68
2. Ziele der Raumordnung .....	72
3. Strom- und Schifffahrtspolizeiliche Belange .....	73
4. Wasserverkehr .....	74
5. FFH Verträglichkeitsprüfung .....	74
5.1 Grundsätze .....	74
5.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete .....	75
5.3 Einwendungen .....	76
5.4 Fazit .....	78
6. Betroffenheit besonders und streng geschützter Arten i.S.v. § 44 BNatSchG	78
7. Naturschutz und Landschaftspflege .....	82
7.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung .....	82
7.1.1 Grundsätze .....	82
7.1.2 Eingriff .....	82
7.1.3 Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen .....	83
7.1.4 Ermittlung des Kompensationsumfangs .....	88
7.1.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen .....	91
7.1.6 Fazit .....	93
7.2 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft .....	93
7.2.1 Landschaftsschutzgebiet „Boddenlandschaft“ .....	93

7.2.2 Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft .....	94
8. Gesetzlich geschützte Biotope (Seegraswiesen; Weißdüne) .....	95
9. Natura 2000 Gebiete .....	97
10. Artenschutz .....	97
11. Variantenauswahl/ -entscheidung.....	97
12. Umweltverträglichkeitsprüfung .....	101
12.1 UVP-Pflichtigkeit des Bauvorhabens .....	101
12.2 Vorbemerkungen .....	102
12.3 Vorhabenbeschreibung.....	104
12.4 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen § 24 UVPG .....	106
12.4.1 Beschreibung der Risiken des Vorhabens infolge seiner Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen .....	106
12.4.2 Schutzgut Mensch, insb. die menschliche Gesundheit .....	107
12.4.2.1 Ist-Zustand.....	107
12.4.2.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen .....	109
12.4.2.3 Verbleibende Umweltauswirkungen.....	110
12.4.2.4 Anhörung der Behörden und Beteiligung der Öffentlichkeit ....	111
12.4.3 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	111
12.4.3.1 Ist-Zustand.....	111
12.4.3.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen .....	117
12.4.3.3 Verbleibende Umweltauswirkungen.....	118
12.4.3.4 Anhörung der Behörden und Beteiligung der Öffentlichkeit ....	123
12.4.4 Schutzgut Boden und Fläche .....	129
12.4.4.1 Ist-Zustand.....	129
12.4.4.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen .....	129
12.4.4.3 Verbleibende Umweltauswirkungen.....	130
12.4.4.4 Anhörung der Behörde und Beteiligung der Öffentlichkeit .....	131
12.4.5 Schutzgut Wasser .....	132
12.4.5.1 Ist-Zustand.....	132
12.4.5.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen .....	133
12.4.5.3 Verbleibende Umweltauswirkungen.....	134
12.4.5.4 Anhörung der Behörden und Beteiligung der Öffentlichkeit ....	136
12.4.6. Schutzgut Klima/ Luft .....	136
12.4.6.1 Ist-Zustand.....	136
12.4.6.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen .....	137

12.4.6.3	Verbleibende Umweltauswirkungen.....	137
12.4.6.4	Anhörung der Behörden und Beteiligung der Öffentlichkeit ....	137
12.4.7	Schutzgut Landschaft.....	138
12.4.7.1	Ist-Zustand.....	138
12.4.7.2	Vorgesehene Schutzmaßnahmen .....	138
12.4.7.3	Verbleibende Umweltauswirkungen.....	139
12.4.7.4	Anhörung der Behörden und Beteiligung der Öffentlichkeit ....	139
12.4.8	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter .....	140
12.4.8.1	Ist-Zustand.....	140
12.8.4.2	Vorgesehene Schutzmaßnahmen .....	141
12.8.4.3	Verbleibende Umweltauswirkungen.....	141
12.8.4.4	Anhörung der Behörden und Beteiligung der Öffentlichkeit ....	143
12.4.9	Wechselwirkung/ Konflikt zwischen einzelnen Schutzgütern.....	143
12.5	Bewertung von Umweltauswirkungen .....	144
12.5.1	Schutzgut Mensch.....	144
12.5.1.1	Bewertungsmaßstäbe .....	144
12.5.1.2	Auswirkungen .....	144
12.5.1.3	Fazit .....	145
12.5.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	145
12.5.2.1	Bewertungsmaßstäbe .....	145
12.5.2.2	Auswirkungen .....	146
12.5.2.3	Fazit .....	150
12.5.3	Schutzgut Boden und Fläche .....	151
12.5.3.1	Bewertungsmaßstäbe .....	151
12.5.3.2	Auswirkungen .....	151
12.5.3.3	Fazit .....	151
12.5.4	Schutzgut Wasser .....	152
12.5.4.1	Bewertungsmaßstäbe .....	152
12.5.4.2	Auswirkungen .....	152
12.5.4.3	Fazit .....	153
12.5.5	Schutzgut Klima/ Luft .....	153
12.5.5.1	Bewertungsmaßstäbe .....	153
12.5.5.2	Auswirkungen .....	154
12.5.5.3	Fazit .....	154
12.5.6	Schutzgut Landschaft.....	154

12.5.6.1	Bewertungsmaßstäbe .....	154
12.5.6.2	Auswirkungen .....	154
12.5.6.3	Fazit .....	155
12.5.7	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter .....	155
12.5.7.1	Bewertungsmaßstäbe .....	155
12.5.7.2	Auswirkungen .....	155
12.5.7.3	Fazit .....	156
12.5.8	Wechselwirkung/ Konflikt zwischen einzelnen Schutzgüter.....	156
12.6	Zusammenfassende Bewertung .....	156
13.	Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) .....	159
14.	Meeresstrategierahmenrichtlinie (MSRL) .....	163
15.	Abwägung öffentlicher Belange/ Entscheidungen .....	166
15.1	Gewässerschutz .....	166
15.1.1	Allgemeiner Gewässerschutz .....	166
15.1.1.1	Sonstige landesrechtliche Gestattungserfordernisse für den Küstenschutz gemäß §§ 84 Abs. 5 i.V.m. 74 Abs. 3, 87 Abs. 4 Satz 1, 89 Abs.1 LWaG M-V und § 136 Abs. 3 LWaG M-V .....	166
15.1.1.2	Gewässerausbau Kompensationsmaßnahmen .....	168
15.2	Immissionsschutz.....	169
15.3	Abfallrecht und Bodenschutz .....	174
15.4	Wald- und Forstwirtschaft .....	176
15.5	Fischereiwirtschaft .....	176
15.6	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	176
15.7	Denkmalpflege .....	178
15.8	Kommunale Belange.....	179
15.9	Vermessung und Kataster.....	182
15.10	Straßennutzung .....	183
15.11	Landesverteidigung.....	184
15.12	Baurecht.....	184
15.13	Ver- und Entsorgung (Wasserwirtschaft) .....	186
15.14	Öffentliche Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz.....	186
16.	Abwägung der Belange von anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen .....	187
16.1	WWF, NABU .....	187
16.2	Weitere Betroffene .....	188
17.	Abwägung privater Belange .....	190

17.1 Einwender IHP_7 .....	190
17.2 Einwender IHP_11 .....	193
17.3 Einwender IHP_26 .....	195
17.4 Einwender IHP_27 .....	197
V. Gesamtergebnis der Abwägung .....	198
VI. Begründung der Entscheidungsvorbehalte .....	199
VII. Begründung der Nebenbestimmungen .....	200
VIII. Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung .....	200
IX. Begründung der Kostenentscheidung.....	202
C. Rechtsbehelfsbelehrung .....	202

## Abkürzungsverzeichnis

a.a.O	am angegebenen Ort
AFB	Artenschutzfachbeitrag
AfRL VP	Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern
AmtsBl.	Amtsblatt
ÄndG	Änderungsgesetz
Art.	Artikel
AWZV Darß	Abwasserzweckverband Darß
Az.	Aktenzeichen
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImA	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
dB	Dezibel
DBWK	Digitale Bundeswasserstraßenkarte
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger e.V.
d.h.	das heißt
DHI	DHI WASY GmbH
DIN	Deutsche Institut für Normung
DLRG	Deutsche Lebensrettungsgesellschaft e.V.
DO	Darßer Ort



EAK 2002	Kuratorium für Forschung im Küsteningenieurwesen: Empfehlungen für Ausführung von Küstenschutzwerken durch den Ausschuß für Küstenschutzwerke der Deutschen Gesellschaft für Geotechnik e.V. und der Hafentechnischen Gesellschaft e.V.
EAU 2012	Hafentechnische Gesellschaft e.V. und Deutsche Gesellschaft für Geotechnik e.V.: Empfehlungen des Arbeitsschusses „Ufereinfassungen“ Häfen und Wasserstraßen
EB	Erläuterungsbericht
Eöt	Erörterungstermin
etc.	et cetera/und die übrigen
ETRS 89	Europäische Terrestrische Referenzsystem 1989
EU	Europäischen Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EuZW	Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
ff.	fortfolgende
GGB	Gebiet mit gemeinschaftlicher Bedeutung
ggf.	gegebenenfalls
GOK	Geländeoberkante
GVOBl. M-V	Gesetz- und Verordnungsblatt für Mecklenburg-Vorpommern
GWK	Grundwasserkörper
ha	Hektar
HZE marin	Naturschutzrechtliche Behandlung von Eingriffen im Küstenmeer von Mecklenburg-Vorpommern, Hinweise zur Eingriffsregelung für den marinen Bereich, 2017
IBC	Intermediate Bulk Container
IHP	Inselhafen Prerow
inkl.	inklusive
i.R.d	im Rahmen des/der

i.S.d.	im Sinne der/des
ISO	International Organization for Standardization
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
KFÄ	Kompensationsflächenäquivalenten
Kfz	Kraftfahrzeug
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LAIV M-V	Landesamt für innere Verwaltung M-V
LAKD	Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V
LAWA	Länderarbeitsgemeinschaft Wasser
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesraumentwicklungsprogramm
LK VR	Landkreis Vorpommern Rügen
LRT	Lebensraumtypen
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LUNG M-V	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V
MBD	Munitionsbergungsdienst M-V, Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz Mecklenburg- Vorpommern
MP	Managementplan
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
NABU	Naturschutzbund Deutschland
NHN	Normalhöhennull
NPA VP	Nationalparkamt Vorpommersche Boddenlandschaft
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht

o.g.	oben genannt
OWK	Oberflächenwasserkörper
QK	Qualitätskomponente
PFB	Planfeststellungsbeschluss
Pkt.	Punkt
RM	Risikomanagement
RTW	Rettungswagen
s.a.	siehe auch
SAPOS	Satellitenpositionierungsdienst
sm	Seemeilen
sog.	sogenannt
SPA	Special Protection Area EU-Vogelschutzgebiet
StALU	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt
StALU MM	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg
StALU VP	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern
u.a.	unter anderem, unter anderen/unter andern
uBB	untere Bodenschutzbehörde
UTM	Universal Transverse Mercator ist ein globales Koordinatensystem
Urt. v.	Urteil vom
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
vgl.	vergleiche
VT	Vorhabenträger
VO	Verordnung

WBV	Wasser- und Bodenverband
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
WWF	World Wide Fund
z.B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer
z.T.	zum Teil

## **Gesetzes- und Verordnungsübersicht**

### **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.08.1970, BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970.

### **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1995 (GMBl S. 671).

### **Baugesetzbuch (BauGB)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728) geändert worden ist.

### **Baunutzungsverordnung (BauNVO)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786).

### **Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)**

in der Fassung vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465) geändert worden ist.

### **Bundesbahngesetz (BBahnG)**

in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 931-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 331 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.

### **Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 9. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2873) geändert worden ist.

### **Bundes-Immissionsschutzverordnung Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)**

vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist.

## **Bundes-Immissionsschutzverordnung Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – (32. BImSchV)**

vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), die zuletzt durch Artikel 110 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.

## **Bundes-Immissionsschutzverordnung Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – (39. BImSchV)**

vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), die zuletzt durch Artikel 112 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.

## **Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)**

vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 290 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.

## **Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S.1980), das zuletzt durch Artikel 2a des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) geändert worden ist.

## **Denkmalschutzgesetz (DSchG M-V)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Januar 1998 (GVOBl. M-V 1998, S. 12), letzte berücksichtigte Änderung: § 25 neu gefasst durch Artikel 10 des Gesetzes vom 12. Juli 2010 (GVOBl. M-V S. 383, 392).

## **Energieeinsparverordnung (EnEV)**

vom 24. Juli 2007 (BGBl. I S.1519), die zuletzt durch Art. 10 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 8.8.2020 (BGBl. I S. 1728) geändert worden ist.

## **Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG)**

vom 7. August 2008 (BGBl. I S. 1658), das zuletzt durch Artikel 261 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.

## **Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie)**

Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22. Juli 1992, S. 7–50).

## **Geoinformations- und Vermessungsgesetz (GeoVermG M-V)**

vom 16. Dezember 2010 (GVOBl. M-V 2010, S. 713), letzte berücksichtigte Änderung: Inhaltsübersicht, §§ 15, 22, 33, 36 geändert, § 24 neu gefasst durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22. Mai 2018 (GVOBl. M-V S. 193, 204).

## **Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) geändert worden ist.

## **Grundwasserrichtlinie**

Richtlinie 2006/118/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zum Schutz des Grundwassers vor Verschmutzung und Verschlechterung (ABl. L 372 vom 27.12.2006, S. 19-31).

## **Grundwasserverordnung (GrwV)**

vom 9. November 2010 (BGBl. I S. 1513), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1044) geändert worden ist.

## **Hafenverordnung (HafVO M-V)**

vom 17. Mai 2006 (GVOBl. M-V 2006, S. 355), die zuletzt geändert durch Verordnung vom 14. Dezember 2017 (GVOBl. M-V 2018 S. 2).

## **Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V)**

vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V 2011, S. 777), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Juli 2019 (GVOBl. MV S. 467) geändert worden ist.

## **Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2015 (GVOBl. M-V 2015, S. 344), die zuletzt durch Gesetz vom 19. November 2019 (GVOBl. M-V S. 682) geändert worden ist.

## **Landesplanungsgesetz (LPIG M-V)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Mai 1998 (GVOBl. M-V 1998, S. 503, 613), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 9. April 2020 (GVOBl. M-V S. 166, 181) geändert worden ist.

## **Landesverordnung über das Landesraumentwicklungsprogramm (LEP-LVO M-V)**

vom 27. Mai 2016 (GVOBl. M-V 2016, S. 322), die zuletzt durch Berichtigung vom 24. Oktober 2016 (GVOBl. M-V S. 872) geändert worden ist.

## **Landesverordnung über das Regionale Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP-LVO)**

vom 19. August 2010 (GVOBl. M-V 2010, S. 453).

## **Landesverordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittelverordnung)**

vom 8. Juni 1993 (GVOBl. M-V S. 575).

## **Landesverwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG M-V)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Mai 2020 (GVOBl. M-V 2020, S. 410).

## **Landeswaldgesetz (LWaldG M-V)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Juli 2011 (GVOBl. M-V 2011, S. 870), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVOBl. M-V S. 219) geändert worden ist.

## **Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL)**

Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19–40).

## **Naturschutzausführungsgesetz (NatSchAG M-V)**

vom 23. Februar 2010 (GVOBl. M-V 2010, S. 66), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVOBl. M-V S. 221, 228) geändert worden ist.

## **Umweltrechtsbehelfsgesetz (UmwRG)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 2017 (BGBl. I S. 3290), das durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2549) geändert worden ist.

## **Ökokontoverordnung (ÖkoKtoVO M-V)**

vom 22. Mai 2014 (GVOBl. M-V 2014, S. 290).

## **Raumordnungsgesetz (ROG)**

vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) geändert worden ist.

## **Schiffsabfallentsorgungsgesetz (SchAbfEntG M-V)**

vom 16. Dezember 2003 (GVOBl. M-V 2003, S. 679), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. August 2018 (GVOBl. M-V S. 274, 276) geändert worden ist.

## **Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG M-V)**

vom 13. Januar 1993 (GVOBl. M-V 1993, S. 42), das zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVOBl. M-V S. 221, 229) geändert worden ist.



### **Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)**

Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26.08.1998 in der geänderten Fassung vom 01.06.2017 (Banz. S. 4643, Ausgabe vom 08. Juni 2017).

### **Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft):**

Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA Luft) vom 24. Juli 2002.

### **Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Boddenlandschaft“ (LSG-VO)**

vom 21. Mai 1996.

### **Verordnung über die Festsetzung des Nationalparks Vorpommersche Boddenlandschaft (NatPVorpBIV)**

vom 12. September 1990 (GBl. DDR 1990, SDr. 1466), die durch § 10 Satz 2 der Verordnung vom 24. Juni 1997 (BGBl. I S. 1542) geändert worden ist.

### **Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) geändert worden ist.

### **Verwaltungskostengesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Landesverwaltungskostengesetz - VwKostG M-V)**

in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Mai 2019 (GVOBl. M-V S. 158).

### **Vogelschutzrichtlinie (EU-VSRL)**

Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. L 20 vom 26.1.2010, S. 7–25).

### **Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG M-V)**

vom 30. November 1992 (GVOBl. M-V 1992, S. 669), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVOBl. M-V S. 221, 228) geändert worden ist.

### **Wasserhaushaltsgesetz (WHG)**

vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1408) geändert worden ist.

### **Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)**

Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1–73).

### **Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz (WVHaSiG M-V)**

vom 10. Juli 2008 (GVOBl. M-V 2008, S. 296), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. August 2018 (GVOBl. M-V S. 274) geändert worden ist.

### **Wasserverkehrs- und Hafensicherheitskostenverordnung (WVHaSiKostVO M-V)**

vom 30. Juli 2013 (GVOBl. M-V 2013, S. 502), die zuletzt durch Verordnung vom 8. Oktober 2014 (GVOBl. M-V S. 542) geändert worden ist.

## **A. Verfügender Teil**

Auf Antrag des Landes Mecklenburg-Vorpommern, vertreten durch das Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, endvertreten durch das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg vom 30.10.2019, ergänzt am 21.01.2020 sowie am 30.01.2020 (Az.: VIII-624-00000-2017/018) ergeht gemäß § 6 Abs. 6 Satz 1 WVHaSiG M-V i. V. m. Anlage 1, Nr. 13.12 und Nr. 13.18.1 UVPG sowie gemäß § 74 VwVfG M-V folgender

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **I. Grundsatzentscheidung**

Auf den Antrag des

Landes Mecklenburg-Vorpommern,  
vertreten durch das Ministerium für Landwirtschaft und  
Umwelt Mecklenburg-Vorpommern,  
endvertreten durch das  
Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt  
Mittleres Mecklenburg  
An der Jägerbäk 3  
18069 Rostock

(im Folgenden der Vorhabenträger (VT))

vom 30.10.2019, ergänzt am 21.01.2020 und am 30.01.2020

wird der Plan

- (1) zur Errichtung eines Inselhafens seeseitig der derzeit bestehenden Seebrücke Prerow als Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort
- (2) zur Errichtung eines zweigeschossigen Betriebs-/Funktionsgebäudes im Inselhafen
- (3) zur Errichtung eines Fahrgastschiffanlegers
- (4) für die Folgemaßnahme Rückbau der bestehenden Seebrücke Prerow und Errichtung einer neuen Seebrücke zur land- und seeseitigen Anbindung des Fahrgastschiffanlegers und des Inselhafens

- (5) zur Errichtung von Aufenthaltsflächen (Aufweitungen) im Bereich der Seebrücke und des Fahrgastschiffanlegers
- (6) zur Herstellung von Ver-/Entsorgungsleitungen und deren Anschluss an das öffentliche Ver-/Entsorgungsnetz inkl. Errichtung eines landseitigen Versorgungsgebäudes
- (7) zur Kompensationsmaßnahme „Renaturierung des Ottosees und Wiederherstellung der natürlichen Küstendynamik“

im Bereich der Gemeinde Ostseebad Prerow (LK Vorpommern Rügen) und Born a. Darß (LK Vorpommern Rügen) an der deutschen Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns

nach Maßgabe der nachstehend aufgeführten Planunterlagen sowie der unter Abschnitt A.III aufgeführten Nebenbestimmungen, Änderungen, Ergänzungen, und Vorbehalten unbeschadet der auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhenden Ansprüchen Dritter gemäß § 6 Abs. 6 WVHaSiG M-V i. V. m. Anlage 1, Nr. 13.12 und 13.18.1 UVPg und den §§ 72 ff. VwVfG M-V, jeweils in der geltenden Fassung

**festgestellt.**

## II. Verzeichnis der Planunterlagen

Der genehmigte Plan umfasst die nachfolgenden Unterlagen. Die mit „nachrichtlich“ gekennzeichneten Unterlagen sind nur zur Information beigefügt und nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Ordner	Teil	Anlage/ Anhang	Bezeichnung	Maßstab	Seiten-Anzahl
1	1		Erläuterungsbericht		153
	2		Zeichnungen		
		IHPrerow_01	Zeichnungsliste		1
		IHPrerow_LPH4_BT1_1.0	Planinhalt: Übersichtskarte – Darß	1 : 10.000	1
		IHPrerow_LPH4_BT1_1.2	Planinhalt: Übersichtsplan – Hauptabmessungen	1 : 1.000	1
		IHPrerow_LPH4_BT3_1.30	Gewerk: Seebrücke und Abmessungen Planinhalt: Übersicht – Bauwerksverzeichnis	1 : 1.000	1
		IHPrerow_LPH4_BT1_1.40.1	Planinhalt: Baustelleneinrichtung sfläche	1 : 500	1

	IHPrerow_LPH4_BT1_1.40.2	Planinhalt: Übersichtsplan (bauzeitliche Flächeninanspruchnahme	1 : 5.000	1
	IHPrerow_LPH4_BT1_1.40	Planinhalt: Übersichtsplan (bauzeitliche) Flächeninanspruchnahme	1 : 1.000	1
	IHPrerow_LPH4_BT1_1.41	Planinhalt: Lageplan – Flächeninanspruchnahme	1 : 1.000	1
	IHPrerow_LPH4_BT2_2.1.3	Planinhalt: Lageplan – Ausrüstung Hafen	1 : 500	1
	IHPrerow_LPH4_BT2_2.20	Planinhalt: Querschnitt Hafen	1 : 100	1
	IHPrerow_LPH4_BT2_2.21	Planinhalt: Querschnitt Hafen (Fischer)	1 : 100	1
	IHPrerow_LPH4_BT2_2.22	Planinhalt: Querschnitt Spundwandkasten, Rampe und Gebäude	1 : 100	1
	IHPrerow_LPH4_BT2_2.61	Planinhalt: Querschnitt Hafeneinfahrt	1 : 500, 200	1
	IHPrerow_LPH4_BT2_2.71	Planinhalt: Querschnitt vorgelagerter Wellenbrecher	1 : 100	1
	IHPrerow_LPH4_BT3_3.21	Planinhalt: Querschnitt Rammebene	1 : 100	1
	IHPrerow_LPH4_BT3_3.22	Gewerk: Seebrücke Planinhalt: Regel - Querschnitt	1 : 25	1
	IHPrerow_LPH4_BT3_3.23	Gewerk: Seebrücke Planinhalt: Aufweitungen 1-3 - Isometrie	1 : 25, 50	1
	IHPrerow_LPH4_BT3_3.24	Gewerk: Seebrücke Planinhalt: Landanschluss	1 : 100, 500	1
	IHPrerow_LPH4_BT3_3.31	Gewerk: Seebrücke Planinhalt: Übersicht der Aufweitungen	1 : 500, 2.500	1
	IHPrerow_LPH4_BT3_3.32	Gewerk: Seebrücke	1 : 250, 500, 1.000	1

			Planinhalt: Übersicht Rettungswege		
	IHPrerow_LPH4_BT4_4.11		Gewerk: Fahrgastschiffanleger Planinhalt: Fahrgastschiffanleger mit versch. Wellenschatten	1 : 2.000	1
	IHPrerow_LPH4_BT3_4.12		Gewerk: Fahrgastschiffanleger Planinhalt: Fahrgastschiffanleger Ansichten	1 : 50, 100	1
	IHPrerow_LPH4_BT6_6.001		Gewerk: Technische Gebäudeausrüstung TGA Planinhalt: Infrastruktur TGA	1 : 100, 500, 1.500	1
	IHPrerow_LPH4_BT6_6.44.5		Gewerk: Technische Gebäudeausrüstung Versorgungsgebäude Festland Planinhalt: Betonstation	1 : 50	1
	IHPrerow_LPH4_BT8_8.1		Gewerk: Rückbau Nothafen Darßer Ort Planinhalt: Lageplan Bestand	1 : 1.000	1
	IHPrerow_LPH4_BT8_8.2		Gewerk: Rückbau Nothafen Darßer Ort Planinhalt: Lageplan mit Bauwerksnummer Bauwerksverzeichnis Bestand (Rückbau)	1 : 1.000	1
	IHPrerow_LPH4_BT8_8.3		Gewerk: Rückbau Nothafen Darßer Ort Planinhalt: Schnitt A-A und B-B Bestand	1 : 100	1
	IHPrerow_LPH4_BT8_8.4		Gewerk: Rückbau Nothafen Darßer Ort Planinhalt: Lageplan nach Rückbau	1 : 1.000	1
	IHPrerow_LPH4_BT8_8.5		Gewerk: Rückbau Nothafen Darßer Ort Planinhalt: Schnitt A-A und B-B nach Rückbau	1 : 100	1
	IHPrerow_LPH4_BT8_8.6		Gewerk: Rückbau Nothafen Darßer Ort	1 : 2.000	1

			Planinhalt: Bauzeitliche Flächeninanspruchnahme Rückbau Nothafen Darßer Ort		
2	3.1		Bericht über die voraussichtlichen Umweltauswirkungen (UVP-Bericht)		197
		IHP_9_1_1_UVS_Menschen	Planinhalt: UVP-Bericht Menschen insbesondere die menschliche Gesundheit, Landschaft	1 : 5.000	1
		IHP_9_1_2_UVS_Pflanzen_Tiere_biol_Vielfalt	Planinhalt: UVP-Bericht Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1 : 5.000	1
	3.2.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan (Bericht)		186
	3.2.2		Landschaftspflegerischer Begleitplan (Maßnahmenblätter)		25
	3.2.3	IHP_9_2_1_BuK_Nothafen	Planinhalt: Landschaftspflegerischer Begleitplan Teilbereich Nothafen Bestand und Konflikte	1 : 2.000	1
		IHP_9_2_2_BuK_Inselhafen	Planinhalt: Landschaftspflegerischer Begleitplan Teilbereich Inselhafen Bestand und Konflikte	1 : 2.000	1
		IHP_9_2_3_Maßnahmen_Nothafen	Planinhalt: Landschaftspflegerischer Begleitplan Teilbereich Nothafen Maßnahmen	1 : 2.000	1
		IHP_9_2_4_Maßnahmen_Inselhafen	Planinhalt: Landschaftspflegerischer Begleitplan Teilbereich Inselhafen Maßnahmen	1 : 2.000	1
3	3.3.1		Artenschutzfachbeitrag		200
			Natura 2000 - Verträglichkeitsstudie		117

	3.3.3		Umweltbezogene Gutachten – Fachgutachten zum Vorkommen von Schweinswalen und die Bewertung der Auswirkung des Baus		24
	3.3.4		Schalltechnische Untersuchung zu den Bauarbeiten zum Vorhaben Inselhafen Prerow		34
	3.3.5	Erschütterungsauswirkung_N1-1-PE	Untersuchung zu Erschütterungseinwirkungen bei Baubetrieb zum Einbringen von Pfählen – Prognoseergebnisse		13
		Erschütterungsauswirkung_N3-1-GA	Untersuchung zu Erschütterungseinwirkungen bei Baubetrieb zum Einbringen von Pfählen		8
	4		Bauwerksverzeichnis		4
	5		Flurstücksverzeichnis		2
4	7		Brandschutznachweis		29
		IHP_A1_7376_4_Vi_01_UEP_MA_A+_A	Planinhalt: Visualisierung Brandschutznachweis Übersichtsplan Zuwegung für die Feuerwehr	1 : 500	1
		IHP_A2_7376_4_Vi_02_UEP_MA_A0_A	Planinhalt: Visualisierung Brandschutznachweis Übersichtsplan Zuwegung für die Feuerwehr	1 : 1.000	1
		IHP_A3_7376_4_Vi_00_000_MA_A3_0	Planinhalt: Visualisierung Brandschutzkonzept baulicher Brandschutz und Rettungswege Erdgeschoss	1 : 100	1



		IHP_A4_7376_4_Vi_0 0_001_MA_A3_0	Planinhalt: Visualisierung Brandschutzkonzept baulicher Brandschutz und Rettungswege 1. Obergeschoss	1 : 100	1
		IHP_A5_7376_4_Vi_0 0_ODT_MA_A3_0	Planinhalt: Visualisierung Brandschutzkonzept baulicher Brandschutz und Rettungswege Dachterrasse	1 : 100	1
	9		Untersuchungen zum Einfluss auf Sedimenttransportpro- zesse und zum funktionellen Entwurf der Wellenschutzbauwerk- e		179
6	13		Bauantrag inkl. Gebäudestatik, Nachweise und Ausnahmeantrag EnEV / EEWärmeG - Deckblatt		1
	13.1		Bauantrag		3
		IHP_5.100.1_Lageplan	Planinhalt: Lageplan Funktions- / Betriebsgebäude	1 : 500	1
		IHP_5.500.1_Grundris- se	Planinhalt: Grundrisse Funktions- / Betriebsgebäude	1 : 100	1
		IHP_5.500.2_Ansichte- n	Planinhalt: Ansichten / Schnitte Funktions- / Betriebsgebäude	1 : 100	1
		IHP_Erläuterung	Erläuterung des Bauvorhabens		3
		IHP_Baubeschreibung	Baubeschreibung		4
		IHP_Rauminhalte	Berechnung der Rauminhalte		1
		IHP_Nettogrundfläche- n	Berechnung der Grundflächen		4

6		IHP_Antrag Abweichung	Antrag auf Abweichung Barrierefreiheit		1
		IHP_EnEV- Ausnahmeantrag	Wärmeschutznachwe is nach EnEV 2016 – Antrag auf Ausnahme nach § 9 EEWärmeG		2
7	13.3	IHP_Statik Gebäude	Statische Berechnung für das Hafengebäude im Inselhafen		616
		HP_EB1_GP_D_P_01 _I_00	Planinhalt: Positionsplan – Decke und Ebene 1	1 : 50	1
		HP_Sch_GP_Sch_P_0 4_I_00	Planinhalt: Positionsplan - Schnitte	1 : 50	1
		IHP_HP_BP_GP_BP_ P_03_I_00	Planinhalt: Positionsplan – Bodenplatte_Balkenr ost (Gründung)	1 : 50	1
		IHP_HP_EB0_GP_D_ P_02_I_00	Planinhalt: Positionsplan – Decke und Ebene 0	1 : 50	1
	14		Kampfmittelbelastung saskunft vom 04.12.2018		3
			Kampfmittelbelastung saskunft vom 02.09.2019		3

Nachrichtlich:

Ord ner	Teil	Anlage/ Anhang	Bezeichnung	Maßstab	Seiten- Anzahl
3	3.3. 2		Untersuchung von Makrozoö- und Makrophytobenthos im Nothafen und vor Prerow		68
	3.4		Wasserrechtliche Fachbeiträge gemäß EG-WRRL und EG- MSRL		129
			Hydrodynamische Eingangsdaten für die		84

			funktionelle und konstruktive Bemessung – Abschlussbericht Teil 1		
			Varianteuntersuchung zum funktionellen Entwurf des Wellenschutzes des geplanten Nothafens Prerow – Abschlussbericht Teil 2		96
			Varianteuntersuchung zum funktionellen Entwurf des Wellenschutzes des geplanten Nothafens Prerow – Ergänzende Untersuchungen		6
5	10		Baugrundgutachten		42
		IHP_173078_An1.5	Prüfbericht 18-3356-001		2
		IHP_173078_An1.3	Laborprüfbericht		65
		IHP_173078_An1.1	Gewerk: Aufschlussansatzpunkte  Planinhalt: Lageplan Aufschlüsse	1 : 1.000	1
		IHP_173078_An1.2.1	Planinhalt: Bohrprofile und Sondierdiagramme  B 1/92, B 2/92, B3/92, B4/92, B 5/92, B 1/18, CPT 1/18	1 : 100	1
		IHP_173078_An1.2.2	Planinhalt: Bohrprofile und Sondierprogramme  B 6/92, B 7/92, CPT 9/18, B 8/92, B 9/92, CPT 10/18	1 : 100	1

	IHP_173078_An1.2.3	Planinhalt: Bohrprofile und Sondierprogramme B 10/92, CPT 11/18, B 2/18, CPT 2/18, CPT 12/18	1 : 100	1
	IHP_173078_An1.2.4	Planinhalt: Bohrprofile und Sondierprogramme CPT 13/18, CPT 14/18, B 3/18, CPT 3/18	1 : 100	1
	IHP_173078_An1.2.5	Planinhalt: Bohrprofile und Sondierprogramme CPT 15/18, B 4/18, CPT 4/18, CPT 16/18	1 : 100	1
	IHP_173078_An1.2.6	Planinhalt: Bohrprofile und Sondierprogramme B 5/18, CPT 5/18, CPT 17/18, B 6/18, CPT 6/18	1 : 100	1
	IHP_173078_An1.2.7	Planinhalt: Bohrprofile und Sondierprogramme B 8/18, CPT 8/18, B 7/18, CPT 7/18	1 : 100	1
	IHP_173078_An1.4.1	Planinhalt: Idealisierter Baugrundlängsschnitt A-A'	1 : 100	1
	IHP_173078_An1.4.2	Planinhalt: Idealisierter Baugrundlängsschnitt B-B'	1 : 100	1
11		Prüfbericht Seebrücke Prerow 2017 H		90
		Zustandsprüfbericht /Tauchuntersuchung		8

			Prüfungsbericht 19/2017 Seebrücke Prerow, baustoffliche Untersuchung der Querjoche und Längsbalken		22
			Ultraschallmessung Seebrücke Prerow		1
			Dicke Korrosionsschicht Pfähle		18
		B02_2017_Seebrücke Prerow_01_Ansicht	Planinhalt: Ansicht Ostseite	1 : 250	1
		B02_2017_Seebrücke Prerow_02_Pfähle	Planinhalt: Draufsicht Pfähle	1 : 250	1
		B02_2017_Seebrücke Prerow_03_Draufsicht	Planinhalt: Draufsicht Fertigteile	1 : 250	1
6	12		Gutachten wirtschaftliche und touristische Potentiale einer Anlegestelle für ein Fahrgastschiff sowie von Sportbootliegeplätzen im Inselhafen Prerow		99
		IHP_Gebühren	Berechnung der anrechenbaren Kosten		1
		IHP_Statistischer Erhebungsbogen	Statistik der Baugenehmigungen		3
	13.2	IHP_EnEV- Systembeschreibung	Systembeschreibung		4
		IHP_EnEV- energieeinsparnachweis- Nichtwohngebäude- Fossile Energien	Energieeinsparnachweis nach EnEV 2014 – Nichtwohngebäude fossile Energien		23

	IHP_EnEV- Interpretation_Berechnungsergebnis	Wärmeschutznachweis nach EnEV 2016 - Interpretation Berechnungsergebnis		1
	IHP_EnEV-Vergleichsberechnungen	Wärmeschutznachweis nach EnEV 2016 – Vergleichsberechnung anderer Ersatzsysteme und Ergebnisauswertung		3
	IHP_EnEV-Antrag auf Nutzung von Elektroenergie	Wärmeschutznachweis nach EnEV 2016 – Antrag auf Nutzung von Elektroenergie		2
	IHP_EnEV-Energieeinsparnachweis-Nichtwohngebäude-Ern.Energien	Energieeinsparnachweis nach EnEV 2014 – Nichtwohngebäude erneuerbare Energien		23
	IHP_Energieeinsparnachweis-Wohngebäude	Energieeinsparnachweis nach EnEV 2014 - Wohngebäude		26
	IHP_EnEV_Energieeinsparnachweis-Nichtwohngebäude-Wärmepumpe	Energieeinsparnachweis nach EnEV 2014 – Nichtwohngebäude Wärmepumpe		23

### Planänderungen, Planergänzungen:

Die ausgelegten Pläne sind mit folgenden vom VT eingereichten Ergänzungen oder Änderungen versehen worden. Sie ändern die Ausgangsunterlage und werden hiermit Gegenstand der Planfeststellung. Die mit „nachrichtlich“ gekennzeichneten eingereichten Ergänzungen oder Änderungen sind nur zur Information beigelegt und nicht Gegenstand der Planfeststellung.

<b>Ord- ner</b>	<b>Teil</b>	<b>Anlage/ Anhang</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>	<b>Seiten- Anzahl</b>
8		IHP_10_Anlage_10_A1	Bodenschutz		19
		IHP_Bauantrag SB_gez	Bauantrag Seebrücke mit Geländer und Fähranleger		3
		IHP_Baubeschreibung SB_gez	Baubeschreibung Seebrücke		4
		IHP_Anlage Baubeschreibung	Baubeschreibung – Angaben zum Seebrückengeländer		3
		IHP_Liegenschaftskarte A3	Liegenschaftskarte		1
		IHP_22_Anlage_22_A2	Naturschutz		3
		IHP_26_Anlage_26_A1	Alternativenprüfung		5
		IHP_22_Anlage_22_A3	E/A-Bilanzierung		3
		2020-10-02_IHP_Flurstücksverzeichnis_fin	Flurstücksverzeichnis		2
		2020-04-22_094642 Bauantrag	Bauantrag für Fkt-/Betriebsgebäude im IHP sowie landseitiges Versorgungsgebäude		3
		2020-04-08 IHPRE Erläuterung	Erläuterung des Bauvorhabens		3

	2020-03-30 IHPRE Liegenschaftskarte A3	Liegenschaftskarte Inselhafen		1
	20-05-04_IHPRE Lageplan Nebengeb A3Prerow  Plan Nr. 5.500.4	Planinhalt: Lageplan landseitiges Versorgungsgebäude	1 : 500	1
	2020-04- 22_094642- 2_Stellplatznachwei s	Stellplatznachweis		1
	2020_12_14_IHP_L BP_Aktualisierung_ 1532_Prerow_fin	Landschafts- pflegerischer Begleitplan		188
	IHP_8_Anlage_8_A 1	Immissionsschutz - Schalltechnische Stellungnahme zum Betrieb des Inselhafens Prerow		3
	IHP_11_Anlage_11 _A1	Naturschutz – Auswirkungen von Schall während des Baus und des Betriebs des Inselhafen Prerow aus Schweinswale im Vorhabengebiet		18
	IHP_22_Anlage_22 _A1	Naturschutz – Gutachten zu Unterwasserschall und Auswirkung auf Schweinswale		5
	2020-12- 23_IHP_Schall_Beri cht_fin	Schalltechnische Untersuchung zum Betrieb des Inselhafens Prerow		32
	2021-01- 06_IHP_Erschütteru ngsgutachtenMensch hen_fin	Untersuchung zu Erschütterungs- einwirkungen bei Baubetrieb zum Einbringen von		30



			Pfählen zum Vorhaben Inselhafen Prerow		
--	--	--	---	--	--

**Nachrichtlich:**

Ordner	Teil	Anlage/ Anhang	Bezeichnung	Maßstab	Seiten-Anzahl
8		IHP_11_Anlage_11_A2	Immissionsschutz		4
		IHP_11_Anlage_11_A3	Naturschutz		4
		IHP_11_Anlage_11_A4	Naturschutz		5
		IHP_18_Anlage_18_A1	Naturschutz – Erläuterung zum Einfluss der Renaturierung auf die Lebensraumtypen am Darßer Ort		7
		IHP_Niederschlagswasser	Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153		1

**III. Eingeschlossene öffentlich-rechtliche Entscheidungen und Entscheidungsvorbehalte**

**1. Eingeschlossene Entscheidungen**

Die Planfeststellung ersetzt gemäß §§ 6 Abs. 6 WVHaSiG M-V i.V.m. 75 Abs. 1 VwVfG M-V alle sonstigen für das Vorhaben erforderlichen öffentlich-rechtlichen Entscheidungen einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen.

Eingeschlossen werden insbesondere folgende Entscheidungen:

**1.1 Wasserverkehrsrechtliche Entscheidungen**

1.1.1 Die strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung gemäß § 31 Abs. 1 Nr. 2 WaStrG für die Errichtung, die Veränderung und den Betrieb von Anlagen in, über oder unter einer Bundeswasserstraße oder an ihren Ufern für den Bau des Inselhafens Prerow, zur Errichtung eines Fahrgastanlegers, Rückbau und Neubau einer Seebrücke in Prerow, zur Kompensationsmaßnahme nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und der Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

1.1.2 Die Genehmigung gem. § 6 Abs. 1 Nr.1 WVHaSiG M-V für die Errichtung eines Fahrgastschiffanlegers nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

## **1.2 Baurechtliche Entscheidungen**

1.2.1 Die Genehmigung gemäß § 59 Abs. 1 LBauO M-V für den Neubau eines Funktions- und Betriebsgebäudes im Inselhafen nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

1.2.2 Die Stattgabe der Abweichung der barrierefreien Zugänglichkeit der Dachterrasse des Funktions- und Betriebsgebäudes im Hafen nach § 50 Abs. 2, 3 LBauO M-V i. V. m. § 67 Abs. 2 LBauO M-V.

1.2.3 Die Genehmigung gemäß § 59 Abs. 1 LBauO M-V für den Neubau eines landseitigen Versorgungsgebäudes nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

1.2.4 Die Genehmigung gemäß § 59 Abs. 1 LBauO M-V für den Neubau einer Seebrücke als Landanbindung des Fahrgastschiffanlegers und des Inselhafens sowie als Ersatzneubau für die vorhandene alte Seebrücke nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

## **1.3 Naturschutzrechtliche Genehmigungen, Ausnahmen, Befreiungen und sonstige Entscheidungen**

1.3.1 Die zusammengefasste Naturschutzgenehmigung (§ 40 Abs. 1 NatSchAG M-V) nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses wie folgt:

1.3.1.1 Die Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG, § 12 NatSchAG M-V, die Anrechnung von Ökokontomaßnahmen gemäß § 9 Abs. 2 ÖkoKtoVO M-V sowie die Übernahme der Kompensationsverpflichtung gem. § 14 Abs. 4 ÖkoKtoVO M-V.

1.3.1.2 Die Erlaubnis zur Errichtung baulicher Anlagen im Landschaftsschutzgebiet „Boddenlandschaft“ gemäß § 5 Abs. 3 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Boddenlandschaft“.

1.3.1.3 Die Befreiung von den Verboten nach § 6 Abs. 1 Nr. 10, Nr. 11, Nr. 12, 14 der NatPVorpBIV in der Schutzzone II des Nationalparks gemäß § 8 Abs. 1 Nr. 2 der NatPVorpBIV.

1.3.1.4 Die Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG, § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V bzw. Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG von den Verboten der §§ 30

Abs. 1 und 2 BNatSchG, 20 Abs. 1 S. 1 und 2 NatSchAG M-V einer Zerstörung, Beschädigung, Veränderung des charakteristischen Zustands oder sonstigen erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung von geschützten Biotopen nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

## **1.4 Denkmalschutzrechtliche Entscheidungen**

1.4.1 Die Genehmigung gemäß § 7 Abs. 1 DSchG M-V zur Beseitigung und zur Veränderung von Denkmalen, zum Verbringen an einen anderen Ort oder zur Änderung der bisherigen Nutzung bzw. zur Durchführung von Maßnahmen in der Umgebung von Denkmalen, die das Erscheinungsbild oder die Substanz der Denkmale erheblich beeinträchtigen nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

1.4.2 Gemäß § 7 Abs. 6 DSchG M-V wird das Vorhaben im Einvernehmen mit dem Landesamt für Kultur- und Denkmalpflege M-V zugelassen.

## **1.5 Wasserrechtliche Entscheidungen**

1.5.1 Die Planfeststellung über die Zulassung des Gewässerausbaus nach § 68 Abs. 1 WHG für die Kompensationsmaßnahme nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

1.5.2 Die Genehmigung für die wesentliche Umgestaltung von nicht UVP-pflichtigen Küstenschutzanlagen und Sandvorspülungen gem. § 84 Abs. 1 LWaG M-V für die Beseitigung der Buhnenreihe nach Maßgaben der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

1.5.3 Die Zulassung einer Ausnahme von den Verboten und Nutzungsbeschränkungen von seewärtigen Dünen und Strand gemäß § 87 Abs. 4 LWaG M-V nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

1.5.4 Die Erteilung einer Ausnahme von den Verboten zum Schutz der seewärtigen Dünen und ihrer Schutzstreifen gemäß § 84 Abs. 5 LWaG M-V i.V.m. § 74 Abs. 3 LWaG M-V nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

1.5.5 Die Entscheidung über die Errichtung von baulichen Anlagen an Küstengewässern für die Seebrücke, den Fahrgastschiffanleger und den Inselhafen gemäß § 89 Abs. 1 LWaG M-V nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

1.5.6 Die Entscheidungen über die Beseitigung von baulichen Anlagen an Küstengewässern gemäß § 89 Abs. 1 LWaG M-V für den Rückbau der Seebrücke in Prerow nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

1.5.7 Die Entscheidung über die Beseitigung von baulichen Anlagen an Küstengewässern gemäß § 89 Abs. 1 LWaG M-V für den Rückbau von Hafenanlagen im Nothafen Darßer Ort nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

1.5.8 Die Zulassung einer Ausnahme von den Verboten und Nutzungsbeschränkungen in Schutzgebieten gem. § 136 Abs.3 LWaG M-V nach Maßgaben der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

1.5.9 Das Vorhaben wird gemäß §§ 118, 113a LWaG M-V im Einvernehmen mit dem StALU VP zugelassen.

## **1.6 Straßenrechtliche Entscheidung**

Die Sondernutzungserlaubnis gemäß § 22 Abs. 1 StrWG M-V für die vorgesehene, temporäre Baustellenzufahrt über die Landesstraße L21 zum Strandübergang Nr. 22 (Abschnitt 070, km 8,742, linke Seite, außerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrt), vgl. § 26 Abs. 1 StrWG M-V nach Maßgabe der in den planfestgestellten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

## **1.7 Entscheidungsvorbehalte**

1.7.1 Soweit durch das Vorhaben nachteilige Wirkungen gegenüber Dritten oder der Umwelt eintreten, deren Umfang und Auswirkungen zum Zeitpunkt dieser Entscheidung noch nicht absehbar sind, bleibt eine nachträgliche Anordnung von schadensverhütenden und/ oder schadensausgleichenden Einrichtungen und Maßnahmen vorbehalten.

1.7.2 Für den Fall, dass eine zwischen dem VT und einem Dritten außerhalb dieses Verfahrens geschlossene oder zu vereinbarende Regelung als Genehmigungsvoraussetzung für dieses Verfahren aufgehoben wird oder nicht zustande kommt, sind weitere Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

1.7.3 Sofern die aus diesem Beschluss resultierenden Abstimmungsgebote mit den zuständigen Fachbehörden und Dritten nicht zu einer einvernehmlichen Regelung führen, entscheidet die Planfeststellungsbehörde abschließend.

## **2. Nebenbestimmungen**

Zum Wohl der Allgemeinheit, zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer sowie im Ergebnis der Abwägung mit den von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen werden die folgenden Nebenbestimmungen angeordnet:

### **2.1 Allgemeines**

2.1.1 Der VT hat der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn eine Ausführungsplanung vorzulegen. Die Ausführungsplanung kann sukzessive – bezogen auf den jeweiligen Bauabschnitt erstellt und vorgelegt werden. Änderungen der Ausführungsplanung sind der Planfeststellungsbehörde unverzüglich mitzuteilen.

2.1.2 Der VT hat der Planfeststellungsbehörde vor Beginn der Bauarbeiten einen verantwortlichen Bauleiter schriftlich zu benennen (unter Angabe von Name, Berufsbezeichnung, Dienstanschrift und Mobilfunknummer), der auch als Kontaktperson für die Überwachungsbehörden zur Verfügung steht.

2.1.3 Jede (bau-, anlage- oder betriebsbedingte) Abweichung von dem festgestellten Plan ist rechtzeitig vor ihrer Durchführung der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen. Änderungen sind der Planfeststellungsbehörde so frühzeitig anzuzeigen, dass das Erfordernis einer Genehmigung geprüft und die Entscheidung vor der geplanten Durchführung getroffen werden kann. Mit der Durchführung der geplanten Abweichung bzw. Änderung darf erst nach Entscheidung der Planfeststellungsbehörde begonnen werden.

### **2.2 Schifffahrt**

Nebenbestimmungen zur Strom- und Schifffahrtspolizeilichen Genehmigung gem. Pkt.

#### 1.1.1

2.2.1 Bei den Abbrucharbeiten der alten Seebrücke sowie bei der Errichtung des Inselhafens Prerow hat der VT die anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.

2.2.2 Den Beginn und das Ende der Bauarbeiten hat der VT der Planfeststellungsbehörde und dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund, Wamper Weg 5, 18439 Stralsund und dem Außenbezirk Stralsund, Zum Kleinen Dänholm 2, 18439 Stralsund (Tel.: 03831/249-520) mindestens 14 Tage zuvor schriftlich anzuzeigen. Unterbrechungen der Bauarbeiten sind den zuvor benannten Stellen umgehend anzuzeigen.

2.2.3 Der VT hat sicherzustellen, dass keine Stoffe bzw. Gegenstände zusätzlich zu den Bauteilen der baulichen Anlagen des Antragsgegenstands in die Wasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Wasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Wasserstraße beeinträchtigen.

2.2.4 Werden durch die Errichtung des Inselhafens Veränderungen der Wassertiefe (Kolke, Aufsandungen) hervorgerufen, die geeignet sind, die Schifffahrt zu

beeinträchtigen, so hat der VT die Beeinträchtigung auf Verlangen des WSA Stralsund zu beseitigen.

2.2.5 Der VT hat jede geplante Änderung der Anlagen oder deren Benutzung vor ihrer Durchführung rechtzeitig mit Beginn dieser Planungen dem WSA Stralsund schriftlich anzuzeigen.

2.2.6 Der VT hat die Ausführungsunterlagen dem WSA Stralsund vor der Bauausführung digital (pdf.-Datei) und in 2-facher Ausfertigung auf Papier zur Kenntnis zu geben.

2.2.7 Die für den Wasserbau eingesetzten Baufahrzeuge und Geräte sind in einem guten betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu halten.

2.2.8 Der VT hat die für den Betrieb des Inselhafens Prerow erforderliche Wassertiefe im Bereich des Hafens und der Zufahrt herzustellen und zu erhalten.

2.2.9 Nach Beendigung der Baumaßnahme ist durch den VT zur amtlichen Fortführung der Katasterflurkarte, der digitalen Bundeswasserstraße (DBWK) sowie der deutschen Seekarte ein Aufmaß des oberirdischen Bestandes nach UTM (streifen-treu)/ ETRS 89 sowie Höhen über NHN 2016 durchführen zu lassen. Die Vermessung ist bei einem öffentlich bestellten Vermessungsingenieur oder beim zuständigen Katasteramt in Auftrag zu geben.

2.2.10 Der VT hat den Bestandsplan im Maßstab 1:1.000 in dreifacher Ausfertigung auf Papier sowie digital als DXF-Datei (Version 14) auf CD innerhalb von drei Monaten nach Fertigstellung des Bauwerkes an das WSA Stralsund zu übergeben. Vor der Vermessung hat sich der VT mit dem WSA Stralsund über ggf. erforderliche Details abzustimmen.

2.2.11 Rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme sind dem WSA Stralsund die Planungskordinaten zum Zwecke der Veröffentlichung in Seekarten und ggf. anderen Publikationen bekannt zu geben. Mit den seeseitigen Baumaßnahmen darf erst begonnen werden, wenn die Planungskordinaten in den Seekarten veröffentlicht wurden.

2.2.12 Der VT hat die zum Einsatz kommenden schwimmenden Baufahrzeuge und -geräte mindestens einen Monat vor Baubeginn beim WSA Stralsund mit einer kurzen Ausführungsplanung und aussagekräftigen Datenblättern einzureichen und ggf. eine schiffahrtspolizeiliche Genehmigung zu beantragen.

2.2.13 Der VT stellt sicher, dass die Verkehrszentrale Warnemünde, Stralsund Traffic über UKW-Kanal 67 oder Telefon Nr.: 0381-20671-141 über die tägliche Arbeitsaufnahme und Beendigung der Arbeiten informiert wird.

2.2.14 Der VT stellt sicher, dass besondere Vorkommnisse während der Bauarbeiten, welche die Schifffahrt in irgendeiner Weise beeinträchtigen können, unverzüglich der Verkehrszentrale Warnemünde mitgeteilt werden.

2.2.15 Der VT hat darauf zu achten, dass während der Bauphase die durchgehende Schifffahrt nicht behindert bzw. beeinträchtigt wird.

2.2.16 Der VT hat die Gestaltung der Lichtsignalanlage im Rahmen der Ausführungsplanungen mit dem WSA Stralsund abzustimmen.

2.2.17 Der VT hat für die Beleuchtung der Außenanlagen einen Beleuchtungsplan zu erstellen. Die Beleuchtung ist so zu planen, dass das Streulicht die Zufahrt zum Hafen und die Wirkung der visuellen Schifffahrtszeichen möglichst wenig beeinträchtigt. Der Beleuchtungsplan ist dem WSA Stralsund rechtzeitig vor Baubeginn im Rahmen der Ausführungsplanungen vorzulegen und abzustimmen.

## **2.3 Straßennutzung**

### Nebenbestimmungen zur straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis für die vorgesehene temporäre Baustellenzufahrt Pkt. 1.6:

2.3.1 Die temporäre Baustellenzufahrt über die Landesstraße L21 zum Strandübergang Nr. 22 (Abschnitt 070, km 8,742, linke Seite, außerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrt) ist nur für begrenzte und spezielle Baustellenzuführungen zu nutzen.

2.3.2 Die Fahrbahn und die Fahrbahnkanten der Landesstraße L21 sind im Bereich der für die temporäre Baustellenzufahrt genutzten Bereiche durch geeignete Maßnahmen vor Schäden zu schützen. Beschädigungen durch den VT, sind auf Kosten des VTs zu beseitigen.

2.3.3 Verschmutzungen der Fahrbahn und Nebenanlagen der L 21 durch den Zu- und Abgangsverkehr der Baufahrzeuge des VT über die temporäre Baustellenzufahrt sind unverzüglich durch den VT zu beseitigen.

2.3.4 Der VT hat sicherzustellen, dass sämtliche Baustellenzuführungen der Straßenmeisterei Ribnitz-Damgarten, Ansprechpartner Herr Schultz, Telefon 03821-706790, Email SM\_Damgarten@sbv.mv-regierung.de, an- bzw. abgemeldet werden. Der Straßenmeisterei sind ebenfalls die Kontaktdaten (Name, Funktion, E-Mail, Telefonnr., Handynr.) des verantwortlichen Leiters für das Vorhaben mitzuteilen.

2.3.5 Vor Beginn der Bauarbeiten hat der VT die erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen zu beantragen.

2.3.6 Von allen Ansprüchen Dritter, die infolge der Ausübung der Sondernutzungserlaubnis für die Nutzung der temporären Baustellenzufahrt (vgl. Pkt. A.1.6) gegen die Straßenbauverwaltung oder gegen einen für diese tätigen Bediensteten geltend gemacht werden, hat der VT diese freizustellen.

2.3.7 Nach Beendigung der Baumaßnahme hat der VT den Originalzustand der temporären Baustellenzufahrt von der Landesstraße L21 zum Strandübergang Nr. 22 wiederherzustellen.

## **2.4 Immissionsschutz**

Bei der Einbringung der zwei Pfähle mit geringstem Abstand zu den Immissionsorten „Restaurant Dünenhaus / Café 15“ und „Fischrestaurant Seeblick“ sind zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Erschütterungen die unter Nr. 6.4 der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz, Stand 06.03.2018) aufgeführten Maßnahmen umzusetzen. Die Umsetzung der Maßnahmen ist zu dokumentieren und der Planfeststellungsbehörde auf Anfrage vorzulegen.

## **2.5 Ver- und Entsorgung**

2.5.1 Die Trinkwasserinstallation ist nach den allgemeinen anerkannten Regeln der Technik auszuführen. Der VT hat sich im Zuge der Ausführungsplanung mit der Wasser- und Abwasser GmbH detailliert hierzu abzustimmen.

2.5.2 Im Rahmen der Bauvorbereitung ist durch den VT in Abstimmung mit dem AWZV Darß die innere Erschließung zu planen, herzustellen und auch zu betreiben. Hierfür ist vor Baubeginn eine gesonderte Erschließungsvereinbarung mit dem AWZV Darß zu verabschieden.

2.5.3 Die Oberflächen- und Niederschlagswasserableitung hat im Bereich des Inselhafens, dem Funktionsgebäude, der Seebrücke sowie dem Fahrgastschiffanleger und dem landseitigen Versorgungsgebäude nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erfolgen.

## **2.6 Denkmalschutz**

2.6.1 Für die geplanten Baggerarbeiten hat vor Aufnahme der seeseitigen Bautätigkeiten eine archäologische Einweisung der Geräteführer der Baugeräte zu erfolgen. Zudem ist ebenfalls eine Zufallsfundprozedur zu erarbeiten und den direkt an der Bauausführung Beteiligten vor Aufnahme der Bautätigkeit bekannt zu geben. Informationen zu möglichen archäologischen Zufallsfunden, sowie Kontaktdaten für die Meldung solcher Funde einschließlich des Meldeweges sind den Bauverantwortlichen zur Verfügung zu stellen und auf den eingesetzten Fahrzeugen auszuhängen.

2.6.2 Vor Aufnahme der Bauausführung hat der VT eine Beweissicherung zur Feststellung des baulichen Zustands des Baudenkmals „Café Seeblick“ (Nr. 10717 Denkmalliste) durchzuführen (Uraufnahme). Frühestens nach Abschluss der Bautätigkeiten im Bereich des Hauptübergangs sowie des Strand- und Vorstrandbereichs ist eine Abschlussbeweissicherung zur Feststellung etwaiger Veränderungen des baulichen Zustands am Baudenkmal „Café Seeblick“ durch den VT durchzuführen. In der Abschlussbeweissicherung sind Veränderungen am baulichen Zustand gegenüber der Uraufnahme zu dokumentieren und gesondert auszuweisen.



2.6.3 An dem Baudenkmal „Café Seeblick“ (Nr. 10717 Denkmalliste) sind Erschütterungsmessungen gem. DIN 4150-3 durchzuführen. Die Erschütterungsmessungen sind für die Dauer der erschütterungsintensiven Gründungsarbeiten der Seebrücke mindestens so lang durchzuführen, bis die Bautätigkeiten aufgrund der Entfernung der erschütterungsintensiven Arbeiten vom Baudenkmal „Café Seeblick“ keine nachteiligen Auswirkungen auf den baulichen Zustand mehr erwarten lassen. Von keinen nachteiligen Auswirkungen auf den baulichen Zustand des Baudenkmal bei Durchführung der erschütterungsintensiven Arbeiten an den Gründungselementen der Seebrücke kann ausgegangen werden, wenn die einschlägigen Anhaltswerte gem. DIN 4150-3 bei den Gründungsarbeiten nachweislich signifikant unterschritten werden.

## **2.7 Küstenschutz/ Gewässerschutz**

2.7.1 Sämtliche Schäden an Küstenschutzanlagen wie z.B. Dünen, Deichen und Bühnen, welche infolge der Errichtung des Inselhafens (hierzu zählen insbesondere auch die landseitige Anbindung der Seebrücke, die Einbindung der Seebrücke in den Hauptübergang sowie Ver- und Entsorgungsleitungen) inkl. der bauzeitlichen Anlagen/ Einrichtungen/ Nutzungen (z.B. Rammebene, bauzeitliche Flächeninanspruchnahme) entstehen, sind durch den VT unter Anleitung des Küstenschutzverantwortlichen (Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern) zu beseitigen.

2.7.2 Während der Bauzeit - insbesondere während der Errichtung und dem Betrieb einer bauzeitlichen Rammebene (Wirkung einer geschlossenen Buhne) – hat der VT Veränderungen der Lage der Uferlinie, des Strandes und von Dünen mindestens 60 m beidseitig zur Seebrückenachse zu beobachten und mindestens monatlich zu dokumentieren (z.B. mittels Vermessungen, Fotos). Auftretende Erosionen hat der VT in Abstimmung mit der für den Küstenschutz zuständigen Behörde zu bewerten und auf Anordnung der Behörde umgehend auszugleichen.

2.7.3 Am Strandzugang 22 hat der VT sowohl die Düne als auch den Deich wirksam gegen Schäden durch die geplanten Transporte im Zuge der Bauphase zu schützen, z.B. durch Auslegen von Baggermatratzen.

2.7.4 Bei Eintritt eines Hochwasserereignisses mit Wasserständen, die zur Überflutung des Strandes führen können, hat der VT die landseitigen Transporte im Zuge der Bauphase einzustellen. Insbesondere im Bereich des Strandzugangs Nr. 25/ Barmerklinik ist der Strand aufgrund der geringen Breite in diesem Fall unpassierbar.

2.7.5 Den temporären Strandzugang für Fußgänger über die Düne westlich des Strandzugangs am Hauptübergang (neben dem WC Gebäude) hat der VT nach Beendigung der Bauarbeiten vollständig zurückzubauen. Die Düne ist entsprechend den angrenzenden Dünenabschnitten zu profilieren und standorttypisch (z.B. Strandhafer) zu bepflanzen. Eine Nutzung über die Dauer der Bauarbeiten ist nicht zulässig.

2.7.6 Im Bereich der Prerowbucht, der durch die Hafenanbauwerke potentiell betroffen sein kann, hat der VT vor Baubeginn sowie nach Fertigstellung der geplanten baulichen Anlagen die Küstenmorphologie mindestens alle zwei Jahre über einen Mindestzeitraum von 50 Jahren zu vermessen, zu dokumentieren und mit den

berechneten Entwicklungen (vgl. Unterlagen Antrag auf Planfeststellung) zu vergleichen. Der Fokus der Vermessungen ist auf eintretende Veränderungen der Lage der Uferlinie und auf die Entwicklung der Strandbreite zu legen. Veränderungen, die der Wirkung des Inselhafens zugeordnet werden können und nachteilige Auswirkungen auf die Belange des Küstenschutzes haben könnten (z.B. Beschleunigung der Erosionsprozesse im Küstenabschnitt östlich der Seebrücke), sind der für den Küstenschutz zuständigen Behörde zu melden.

2.7.7 Der VT hat Vorsorgemaßnahmen für den Fall zu treffen, dass wassergefährdende Stoffe, z.B. durch unsachgemäßen Umgang mit diesen und/oder durch marine Nutzung (Bootsverkehr), in das Gewässer gelangen. Hierzu sind entsprechende Rückhaltegerätschaften wie z.B. Ölsperren und Aufnahmematerial wie z.B. Absorber vorzuhalten. Um einen Austritt von wassergefährdenden Stoffen aus dem Hafen wirksam zu unterbinden, hat der VT Möglichkeiten zur Befestigung von Ölsperren beiderseits der Hafeneinfahrt vorzusehen.

2.7.8 Im küstenschutzrelevanten Dünenbereich sind die Leitungen (50 m landseitig der Dünenoberkante) grabenlos in einer Mindestdiefe von 0,00 m NHN zu verlegen. Die Düne ist auf geradem und kürzesten Weg (rechtwinklig) zu kreuzen. Die Querung der Düne hat gemäß EAK-Empfehlung 2002 im abgedichteten Schutzrohr zu erfolgen.

2.7.9 Im Bereich des Strandes sowie des unmittelbar seewärts angrenzenden Schorrebereiches (Unterwasserbereich bis zu einer Wassertiefe von 5 m) sind die Leitungen mindestens mit einer Tiefe von 1,5 m unter dem vorhandenen Strandniveau bzw. Meeresboden zu verlegen.

2.7.10 Nach Beendigung der Baumaßnahme (Errichtung Inselhafen und landseitiger Anschluss) sind dem StALU VP sowohl digital als auch in Papierform Bestandsunterlagen (Lageplan und Schnittdarstellung) der Leitungsverlegung seeseitig des Versorgungsbauwerkes bis zur 5-m-Wassertiefenlinie zu übergeben.

## **2.8 Kommunale Belange**

2.8.1 Als Schnittstelle der technischen Planung im landseitigen Bereich gilt der Anschluss der Seebrücke im Bereich der Düne. Der VT hat der Gemeinde Ostseebad Prerow die Ausführungsplanungen im landseitigen Bereich der Seebrücke Prerow zur Verfügung zu stellen, um die planerischen Randbedingungen an den Schnittstellen in die eigenen Vorhaben einzubeziehen.

2.8.2 Schäden an den im umliegenden Bauwerk befindlichen Zuwegungen zur Seebrücke inkl. der in Bezug stehenden baulichen Anlagen, die infolge der Errichtung des Inselhafens verursacht werden, sind durch den VT zu beseitigen. Vor Einrichtung der Baustelle ist der Ausgangszustand der Zuwegungen im Rahmen einer gemeinsamen Begehung des VT sowie Vertretern der Gemeinde Ostseebad Prerow festzustellen und zu dokumentieren. Spätestens nach Abschluss der Baumaßnahme erfolgt eine erneute Begehung der Zuwegungen inkl. Dokumentation zum Abgleich gegenüber dem dokumentierten Ausgangszustand. Der VT gibt der Gemeinde

Ostseebad Prerow die Termine der Begehung spätestens sieben Tage vorher zur Kenntnis.

## **2.9 Naturschutz**

2.9.1 Korrekturmaßnahmen gemäß RM1 des LBP (Risikomanagement zur Veränderung der Küstenmorphologie) sind der zuständigen Naturschutzbehörde im Vorfeld der Ausführung anzuzeigen.

2.9.2 Die anthropogene Überprägung der Zufahrt zum Nothafen Darßer Ort (künstliche Vertiefung durch Nassbaggerungen) ist durch eine Wassertiefenverringerng an die umliegenden ungestörten Verhältnisse anzugleichen (Angleichung der Sohlage). Dazu ist im Rahmen der Renaturierung eine Verfüllung mit geeignetem Sediment durch den VT vorzunehmen. Vor Beginn der Kompensationsmaßnahme ist mit der zuständigen Naturschutzbehörde ein Konzept zur zielgerichteten Verfüllung der Fahrrinne abzustimmen.

2.9.3 Sofern durch die ökologische Baubegleitung (Maßnahme V 5AR LBP) ein besetzter Fischotterbau identifiziert wird, ist die weitere Vorgehensweise unter Einbeziehung artenschutzrechtlicher Fachkompetenzen und der zuständigen Naturschutzbehörde unter Berücksichtigung der Einhaltung des Verletzungs- und Tötungsverbots gem. BNatSchG festzulegen.

2.9.4 Es sind Bauzäune zum Einsatz zu bringen, welche geeignet sind, die randlichen Lebensräume von Reptilien und Amphibien zu schützen. Im Rahmen der Baubegleitung ist auf ggf. witterungsbedingte frühzeitige Wanderbewegungen zu achten.

2.9.5 Die in Unterlage IHP\_Anlage\_11\_A1 vorgeschlagene vierstufige Mitigationsstrategie für den Schweinswal ist in Abstimmung mit dem NPA VP umzusetzen. Die stufenweise Strategie umfasst folgende Teilmaßnahmen, die entsprechend der Detailierung in Abschnitt B. IV. 12.4.3.4 dieses Beschlusses umzusetzen sind:

- (1) Vergrämung der Schweinswale aus dem Gefahrenbereich für eine Verletzung durch den Betrieb von Faunaguard I APD model 01 (Ron Kastelein, Van Oord) mit einem Schallpegel, der für eine Vergrämung in 750 m Entfernung ausreichend ist.
- (2) Überwachung der Schallpegel durch ein adäquates kalibriertes Monitoring in ca. 750 m Abstand von der Rammstelle.
- (3) Maßnahmen bei Unterschreiten der Lärmschutzwerte von 160 dB re 1 pPa2s und SPL von 190 dB re 1 ppa in 750 m Entfernung von der Rammstelle.
- (4) Maßnahmen bei Überschreiten der Lärmschutzwerte.

2.9.6 Über die gesamte Zeit der Baustelleneinrichtung und Bauausführung, einschließlich der Rückbau- und Kompensationsarbeiten, ist eine Umweltbaubegleitung zu gewährleisten.

## **2.10 Wald- und Forstwirtschaft**

2.10.1 Sofern im Zuge der Bauausführung eine Verbreiterung der temporären Baustellenzufahrt am Strandübergang Nr. 22 in den Bereich der angrenzenden Waldflächen erforderlich sein sollte, ist dies durch den VT im Vorfeld mit dem Forstamt Schuenhagen abzustimmen.

2.10.2 Schäden am Baum- und Strauchbestand der Waldflächen sind zu vermeiden. Notwendige Ausastungs- und Fällarbeiten sind im Vorfeld durch den VT mit dem Forstamt Schuenhagen abzustimmen.

2.10.3 Erdaufschüttungen und Verfestigungen/Versiegelungen im angrenzenden Waldbereich des Baufeldes sind zu unterlassen.

2.10.4 Das Lagern von Baumaterialien sowie das Abstellen von Baumaschinen in den umliegenden Waldbeständen ist nicht gestattet.

2.10.5 Der VT hat dem Waldbesitzer und dem zuständigen Forstamt Schuenhagen zeitliche Beschränkungen zur Nutzung von Zufahrten zu den Waldflächen (Waldbewirtschaftung, Holztransport, Rettung oder Brandbekämpfung) im Rahmen der Baumsetzung mitzuteilen.

## **2.11 Baurecht**

### Nebenbestimmungen zur Baugenehmigung für das Funktions- und Betriebsgebäude des Inselhafens Pkt. 1.2.1:

2.11.1 Die sich aus dem rechnerischen Nachweis der notwendigen Kfz-Stellplätze für das Betriebsgebäude des Inselhafens verbleibenden noch nicht ausgewiesenen acht Stellplätze sind auf einem Grundstück in zumutbarer landseitiger Entfernung zum Betriebsgebäude in Abstimmung mit der Gemeinde Ostseebad Prerow vor Errichtung des Betriebsgebäudes bei der zuständigen Bauordnungsbehörde nachzuweisen. Soweit die Lage der Stellplätze abgestimmt ist, muss der entsprechende Lageplan mit der Ausweisung der Stellplätze bei der zuständigen Bauordnungsbehörde eingereicht werden. Die Benutzung der Stellplätze auf dem geeigneten Grundstück ist für diesen Zweck öffentlich-rechtlich durch Baulast zu sichern.

2.11.2 Mit der Errichtung des Betriebs- und Funktionsgebäudes darf erst begonnen werden, wenn der Standsicherheitsnachweis bauaufsichtlich geprüft ist. Prüfanmerkungen und Prüfaufgaben sind zu beachten.

### Nebenbestimmungen zur Baugenehmigung für das landseitige Versorgungsgebäude des Inselhafens Pkt. 1.2.3:

2.11.3 Mit der Errichtung des landseitigen Versorgungsgebäudes darf erst begonnen werden, wenn der Standsicherheitsnachweis bauaufsichtlich geprüft ist. Prüfanmerkungen und Prüfaufgaben sind zu beachten.

## Nebenbestimmungen zur Baugenehmigung für die Errichtung der Seebrücke als Anbindung zum Inselhafen und Ersatz für den Rückbau der alten Seebrücke Pkt.1.2.4:

2.11.4 Mit der Errichtung der Seebrücke Prerow darf erst begonnen werden, wenn der Standsicherheitsnachweis bauaufsichtlich geprüft ist. Prüfanmerkungen und Prüfaufgaben sind zu beachten.

### **2.12 Landesverteidigung**

Vor Beginn des geplanten Rückbaus des Nothafen Darßer Ort ist die zuständige Schutzbereichsbehörde der Bundeswehr:

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr,  
Kompetenzzentrum Baumanagement Kiel K4,  
-Schutzbereichsbehörde-  
Feldstraße 234, 24106 Kiel  
E-Mail: [BAIUDBwKompZBauMgmtKiK4@bundeswehr.org](mailto:BAIUDBwKompZBauMgmtKiK4@bundeswehr.org)

über den zeitlichen Ablauf des Rückbaus zu informieren.

### **2.13 Kampfmittel und Munition**

2.13.1 Der VT stellt sicher, dass während der Baudurchführung auftretende Kampfmittelverdachtspunkte dem Munitionsbergungsdienst und dem WSA Stralsund unverzüglich angezeigt werden.

2.13.2 Vor Ausführung der Bauarbeiten hat der VT das Baustellenpersonal zum Verhalten beim Auffinden von Kampfmitteln oder munitionsähnlichen Gegenständen zu belehren.

### **2.14 Vermessung und Kataster**

Sollten zuvor unbekannte Aufnahmepunkte (Lagefestpunkte) im Rahmen der Bauausführung aufgefunden werden, ist die zuständige Vermessungs-/Katasterbehörde zur Abstimmung des weiteren Vorgehens zu informieren.

## **3. Zusagen**

Der VT hat im Einzelnen insbesondere Folgendes zugesagt:

### Vermessung

3.1 Die Informationen/Hinweise im "Merkblatt über die Bedeutung und Erhaltung der Festpunkte der amtlichen geodätischen Lage-, Höhen- und Schwerenetze" (Stand: März 2014) werden beachtet.

## Gesundheits- und Arbeitsschutz

3.2 Seitens des VT und seiner Vertreter werden während der Planungs- und Ausführungsphase des Bauvorhabens die Anforderungen der Baustellenverordnung eingehalten bzw. umgesetzt. Der VT bestellt einen geeigneten Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator und lässt eine entsprechende Unterlage für spätere Arbeiten an baulichen Anlagen erstellen.

3.3 Der VT oder ein von ihm Bevollmächtigter informiert das Landesamt für Gesundheit und Soziales M-V (Abt. Arbeitsschutz und technische Sicherheit, Dezernat Stralsund) spätestens 14 Tage vor Baubeginn über den Start der Baumaßnahmen.

## Straßennutzung

3.4 Die Zuführung der erforderlichen Baugeräte über die temporäre Baustellenzufahrt an der Landstraße L21 (in Höhe Strandaufgang Nr. 22) erfolgt gewerkebezogen einmalig im Rahmen der Baustelleneinrichtung für eine initiale Zu-/ Abführung von Baugeräten für Arbeiten im landseitigen Bereich der Seebrücke und Arbeiten zum Rückbau der Bühnenreihe am Nothafen Darßer Ort. Nach Abschluss der Arbeiten erfolgt eine Beräumung der Geräte über den gleichen Weg (Strand, Strandaufgang Nr. 22, Anbindung L21). Bei erhöhten Wasserständen oder prognostizierten Sturmflutereignissen erfolgt ggf. eine Notberäumung der Baugeräte - jeweils in Abhängigkeit des ggf. eintretenden Seegangereignisses - über den Strandaufgang Nr. 22. Ein dauerhafter Betrieb der Zufahrt als offizielle Baustellenzuwegung während der Baumaßnahme (z.B. für Materialandienung) wird nicht vorgesehen. Die erforderlichen Baumaterialien werden über den Seeweg angeliefert und das Baustellenpersonal über die Baustelleneinrichtungsfläche am Nothafen Darßer Ort.

3.5 Im Rahmen der Überführung der Baugeräte von der Landstraße L21 zum Strandübergang Nr. 22 wird zum Schutz vor Beschädigungen (z.B. an Fahrbahnkanten) - soweit erforderlich - ein temporärer Oberflächenschutz an den betreffenden straßenbaulichen Anlagen eingerichtet (z.B. Holzauflagen, Stahlplatten zur Lastverteilung und zum Oberflächenschutz, Gummireifen) und nach Beendigung der Überführungsarbeiten wieder entfernt.

## Brand- und Katastrophenschutz

3.6 Die Stellflächen für die Feuerwehr auf der Seebrücke (sog. "Fläche zur Vorbereitung des Löschangriffs" gem. Brandschutzkonzept) werden im Betrieb freigehalten. Das heißt, es werden keine festen baulichen Anlagen auf der im Planfeststellungsantrag gekennzeichneten Bewegungsfläche errichtet. Die Hinterlegung des Feuerwehrplans erfolgt vor Ort in Abstimmung mit der Prerower Feuerwehr.

## Wasserwirtschaft

3.7 Das häusliche Abwasser wird dem Abwasserzweckverband Darß als Abwasserbeseitigungspflichtiger nach dessen Maßgaben übergeben. Sammelbehälter, Schächte und Leitungen werden nur mit bauaufsichtlicher Zulassung bzw. Nachweis auf Dichtigkeit eingebaut.

3.8 Der VT sagt zu, dass im Inselhafen eine Möglichkeit geschaffen wird um das Abwasser der Sportboote aufzunehmen und fachgerecht zu entsorgen. Abwasser von Chemietoiletten wird im Inselhafen nicht in das öffentliche Abwasserentsorgungsnetz eingeleitet.

### Hygiene- und Infektionsschutz

3.9 Die notwendigen Ver-/Entsorgungseinrichtungen der baulichen Anlagen werden von einem Fachplaner nach den entsprechenden rechtlichen Vorgaben geplant und entsprechend durch den VT gebaut.

3.10 Bei einer evtl. Neuverlegung von Trinkwasserleitungen wird seitens des VT eine Fachfirma beauftragt.

3.11 Nach Fertigstellung der Trinkwasserinstallationen erfolgt die Entnahme einer Trinkwasserprobe zur labortechnischen Untersuchung auf Einhaltung der Güteanforderungen gem. Trinkwasserverordnung. Die Probenahme wird mind. 2 Wochen vorher beim zuständigen Fachdienst Gesundheit des Landkreises Vorpommern-Rügen angemeldet. Das Laborergebnis wird dem Fachdienst Gesundheit zur Freigabe der Trinkwasserleitung übermittelt.

3.12 Für Aufenthalts-, Sanitär- und Technikräume ohne Möglichkeit zur Fensterlüftung wird eine Raumlüftung zur mechanischen Be- und Entlüftung zur Einhaltung der Mindestluftwechsel vorgesehen. Für die Sanitärbereiche wird ein nutzungsgerechter Bodenbelag (Estrich + Fliesen) vorgesehen, der leicht zu reinigen ist.

3.13 Die öffentlichen Sanitäreinrichtungen des Betriebs-/Funktionsgebäudes (1.OG) erhalten Waschbecken, die mit fließendem kaltem Wasser und Seifenspendern ausgestattet sind. Eine Bereitstellung von Warmwasser an den Waschbecken der öffentlichen Sanitäreinrichtungen wird unter Berücksichtigung der Nutzungsanforderung nicht für erforderlich erachtet, da die Handhygiene mit dem Händewaschen auch mit kaltem Wasser sichergestellt ist. Die Sanitäreinrichtungen der Hafennutzer erhalten aufgrund der erweiterten Nutzeranforderungen (Körperhygiene) an den Waschbecken und Duschkabinen Warm- sowie Kaltwasser. In den öffentlichen Sanitäreinrichtungen sowie den Sanitäreinrichtungen der Hafennutzer werden Seifenspender und Einweg-Handtuchhalter mit Abwurfbehältern aufgestellt.

### Wasserrecht

3.14 Wassergefährdende Stoffe werden im Hafen grundsätzlich nicht gelagert. Kleinstmengen (z.B. Lagerraum Hafenmeister, Lagerraum DGzRS, Fischer) werden im Betriebs-/Funktionsgebäude in Regalen oberhalb der Bemessungshochwasserstands (NHN +2,70 m) aufbewahrt. Der Umgang mit diesen wassergefährdenden Stoffen wird Bestandteil des vorsorgenden Sturmflutschutzrisikomanagements.

3.15 Im Betriebshandbuch zum Inselhafen werden durch den VT u.a. Regelungen zu folgenden Themen getroffen: den Umgang bei Havarien im Inselhafen mit wassergefährdenden Stoffen, ein Abfallbewirtschaftungsplan, ein vorsorgendes Sturmflutschutzrisikomanagement, eine Meldekette bei Störungen im Hafenbetrieb

zum WSA, sowie Regelungen zu Begegnungsverkehren in der Hafenzufahrt. Das Betriebshandbuch wird vor Inbetriebnahme des Inselhafens erstellt.

3.16 Die Prüfung von zweckmäßigen Alternativen zur Herstellung einer strandseitigen temporären Arbeitsebene wird im Rahmen der Bauausschreibung (Gerätekonzept der Bieter) berücksichtigt.

### Schifffahrt

3.17 Regelungen zu Begegnungsverkehren in der Hafeneinfahrt werden im Betriebshandbuch zum Inselhafen durch den VT dergestalt getroffen, dass ein Begegnungsverkehr von ein-/auslaufenden Booten mit dem Seenotrettungskreuzer in der Hafeneinfahrt ausgeschlossen ist.

3.18 Im Betriebshandbuch zum Inselhafen werden durch den VT Hinweise und Regelungen zur Nutzbarkeit (u.a. Witterung, Seegang) des Fahrgastschiffanlegers erstellt. Im Betriebshandbuch wird darauf hingewiesen, dass die Nutzung des Anlegers grundsätzlich nur für ein entsprechend geeignetes Fahrgastschiff vorgesehen ist. Das Betriebshandbuch wird vor Inbetriebnahme des Fahrgastschiffanlegers erstellt.

3.19 Die Liegeplätze im Inselhafen werden mit Vertäuungsmöglichkeiten/ Halteeinrichtungen in Form von Heckpfählen bzw. Mooringsbojen und stegseitigen Klampen/Pollern sowie Anlegedalben im Bereich des DGzRS-Liegeplatzes, des Fischerstegs und des Notliegeplatzes für größere Schiffe ausgestattet. Die Festmach- und Vertäueinrichtungen werden in ausreichender Anzahl und entsprechender Dimensionierung vorgesehen, so dass ein sicheres Anlegen und Vertäuen von Fahrzeugen möglich ist.

3.20 Die Rückbauarbeiten der baulichen Anlagen am Nothafen Darßer Ort werden dem WSA Stralsund und dem WWF rechtzeitig vorher angezeigt. Der Rückbau der technischen Komponenten an den Leuchttfeuern erfolgt durch das WSA Stralsund. Der VT stimmt sich hierzu mit dem WSA Stralsund über den Zeitpunkt der Rückbauarbeiten der technischen Komponenten mit dem Ziel einer möglichst reibungslosen Eingliederung in den Bauablauf ab.

3.21 Der VT sagt zu, dass sich der VT im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem WSA zur Befahrung des Inselhafens abstimmt.

### Gemeinde

3.22 Der VT ist grundsätzlich bereit, eine Anpassung der landseitigen Seebrücken-anbindung am Hauptübergang bis auf eine Höhe von maximal +4,50 m NHN vorzunehmen. Dies setzt jedoch zum einen voraus, dass die Gemeinde Ostseebad Prerow bis zum Beginn der Ausführungsplanungen des VT einen Gemeindebeschluss zur angestrebten Veränderung der Anschlusshöhe des Seebrückenvorplatzes (Übergang Seebrücke zum Hauptübergang) Gestaltung des Brückenvorplatzes zum Hauptübergang der Seebrücke gefasst haben muss und zum anderen, dass bis zur Inbetriebnahme des Teilbauwerks Seebrücke die Gemeindewegeplanung (Umgestaltung des Brückenvorplatzes) realisiert sein muss.



3.23 Die Lautsprecheranlage auf der Seebrücke wird vom bestehenden Hauptturm der DLRG am Hauptübergang bzw. einem entsprechenden Ersatzneubau im Bereich des Hauptübergangs (sofern der Ersatzneubau vor Errichtung der Lautsprecheranlage fertig gestellt wurde) und vom Hafenmeisterbüro im Inselhafen aus nutzbar sein. In der technischen Planung wird über eine Schnittstelle berücksichtigt, dass eine spätere Zuschaltung der Lautsprecheranlage im Strandbereich für die Belange der DLRG möglich ist. Im Zuge einer Umgestaltung des Vorplatzes oder des Hauptübergangs wird somit eine Einbindung der strandseitigen Lautsprecher durch die Gemeinde Prerow ermöglicht.

3.24 Die Baustellenzufahrt über den Strandübergang Nr. 22 wird lediglich zur Nutzung von Einzelüberfahrten weniger Baugeräte an einzelnen Tagen für die initiale Baustelleneinrichtung sowie die Baustellenberäumung genutzt. Zudem erfolgt im Hochwasserfall die Beräumung der landseitig eingesetzten Geräte auf hochwassersichere Flächen. Die temporäre Sicherung der Zufahrt bei Fahrzeugverkehr erfolgt durch das Baustellenpersonal. Die Gemeinde wird im Vorfeld der geplanten Gerätezuführung vom VT informiert.

Eine Anlieferung von Baumaterialien für die Seebrücke oder Abtransport von Rückbaumaterial erfolgt nicht über den Strandübergang, sondern über die temporäre Rammebene längsseits der Seebrücke. Für den gegenüber des Strandübergangs Nr.22 südlich der L21 gelegenen Parkplatz ist keine dauerhafte logistische Inanspruchnahme, außer ggf. im Fall der Beräumung infolge Hochwasserereignissen, zu erwarten. Eine Ausnahme bildet ggf. die initiale Baustelleneinrichtung und Baustellenberäumung (Zu- /Abführung von Geräten). In diesem Zusammenhang werden ggf. Teilflächen im Bereich der Parkplatzzufahrt temporär (für ca. maximal einen Tag) in Anspruch genommen (Ab- /Aufladen der Baugeräte auf die Transportfahrzeuge), um den fließenden Verkehr auf der Landesstraße L21 nur geringfügig zu beeinträchtigen.

3.25 Im Zeitraum vom 15.05. bis 15.09. werden keine Rammarbeiten und Arbeiten mit Großkomponenten wie Tragelementen im direkten Strandbereich sowie im Bereich des Hauptübergangs vorgenommen.

3.26 Der VT wird sich im Rahmen der Betriebsaufnahme des Inselhafens mit der Gemeinde Ostseebad Prerow über die Möglichkeiten zur Nutzung eines elektrischen Fahrzeugs für die Optimierung der verkehrlichen Anbindung (Kfz-Dienstverkehr) zum Inselhafen (Fischerei, Ausrüstung DLRG, DGZRS) abstimmen. Der VT wird zusammen mit der Gemeinde Ostseebad Prerow Fördermöglichkeiten zur Unterstützung der erforderlichen Investitionskosten prüfen.

3.27 Der VT sagt zu, dass das Silvesterfeuerwerk der Gemeinde auf der Seebrücke grundsätzlich stattfinden kann, jedoch unter dem Vorbehalt, dass die Notfallanbindung zum Inselhafen gewährleistet ist.

## DLRG

3.28 Eine Lagermöglichkeit für kleinere Ausrüstungsgegenstände (z.B. Schwimmwesten, Kleinwerkzeug, Sanitärkoffer für das Boot) wird innerhalb der Lagerräume im Betriebs-/Funktionsgebäude des Inselhafens zur Verfügung gestellt.

3.29 Auf der Seebrücke und im Inselhafen werden Rettungsgeräte /Einrichtungen in Anlehnung an die EAU (Empfehlung des Arbeitsausschusses "Ufereinfassungen") vorgesehen. Für den Hafen sind diese in den Antragsunterlagen dargestellt (siehe Planwerk 2.1.3), für die Seebrücke werden Rettungsringe (mit Sicherungsleine) vorgesehen. Die jeweiligen Rettungseinrichtungen werden beschildert. An der Seebrücke wird, auch gemäß Abstimmung mit der DLRG sowie der DGzRS und der Gemeinde, auf Leitern verzichtet.

#### DGzRS

3.30 Der VT stellt der DGzRS die Untersuchungen der Universität Rostock zur Nutzbarkeit des Liegeplatzes im Inselhafen für den Seenotrettungskreuzer bis zur Inbetriebnahme des Inselhafens zur Verfügung.

3.31 Die Einbindung einer separaten Dusche für die Crew der DGzRS im Wirtschaftsraum oder Aufenthaltsraum des Betriebs- und Funktionsgebäudes im Inselhafen wird noch einmal geprüft. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit zur Mitnutzung der Sanitäranlagen für die Hafennutzer im Erdgeschoss des Betriebs-/Funktionsgebäudes. Die Anlagen umfassen nach Geschlechtern getrennte WC's und Duschen.

#### **4. Hinweise**

Durch diese Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem VT und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Neben dieser Feststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 6 Abs. 6 WVHaSiG M-V i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG). Die von diesem Planfeststellungsbeschluss insbesondere erfassten weiteren Entscheidungen sind unter A. III.1. genannt (Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration).

#### Hygiene und Infektionsschutz

4.1 Es wird darauf hingewiesen, dass die Bestimmungen der Hafengefahrgutverordnung M-V einzuhalten sind.

#### Immissions- und Klimaschutz, Abfall und Kreislaufwirtschaft

4.2 Es wird daraufhin gewiesen, dass für den geplanten Hafen die Vorschriften des SchAbfEntG M-V gelten.

Nach § 4 Absatz 1 SchAbfEntG M-V haben die Hafentreiber zu gewährleisten, dass die den Hafen üblicherweise anlaufenden Schiffe ausreichende Hafenauffang-einrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus sind die Hafentreiber verpflichtet gem. § 5 Abs. 1 SchAbfEntG M-V, Abfallbewirtschaftungspläne nach Anhang 1 SchAbfEntG M-V zu

aufzustellen und nach Genehmigung durch die zuständige Behörde in geeigneter Weise bekannt zu machen.

4.3 Das Lagern von Baumaterialien sowie das Abstellen von Baumaschinen in den umliegenden Waldbeständen ist gem. § 18 LWaldG M-V nicht gestattet.

#### Küstenschutz

4.4 Es wird darauf hingewiesen, dass das im Bereich der Seebrücke künstlich akkumulierte Sandvolumen grundsätzlich für Zwecke des Küstenschutzes wie z.B. einen diskontinuierlichen Ausgleich von Sedimentdefiziten östlich der Seebrücke genutzt werden darf. Voraussetzung für Sandentnahmen für Zwecke des Küstenschutzes ist eine seeseitige Verlagerung der Uferlinie mit einer Ausdehnung, wie sie im Gutachten des DHI für einen Zeitraum von 15 Jahren dargestellt ist (prognostizierte Uferlinienverschiebung in einem Zeitraum von 15 Jahren vgl. Anlage Nr. 9.1 des Antrags auf Planfeststellung). Die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen und ggf. erforderlichen Einzelgenehmigungen für die Umlagerung der akkumulierten Sedimente für Zwecke des Küstenschutzes sind nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

#### Naturschutz

4.5 Sowohl die im UVP-Bericht, als auch im LBP getätigten Aussagen zur Vermeidung und Minderung der Eingriffe sind zwingend einzuhalten. Dies betrifft insbesondere den Schutz von landseitigen sensiblen Biotopen, indem eine minimale Baustelleneinrichtung stattfindet und bereits versiegelte Flächen als Material- und Baustofflager genutzt werden. In diesem Zusammenhang sind auch die Baumschutzmaßnahmen nach DIN 18920 einzuhalten. Darüber hinaus ist der landseitige Baustellenverkehr auf ein erforderliches Minimum zu beschränken.

4.6 Hinsichtlich des Umgangs mit Kampfmittelfunden wird auf den Inhalt der Bestimmungen nach der Kampfmittelverordnung hingewiesen.

#### Schifffahrt

4.7 Die Mindestwassertiefe von 4 Metern im Bereich der Hafeneinfahrt und der Liegeplätze darf bei einer Umgebungstiefe von 5 Metern und mehr nicht unterschritten werden.

4.8 Zum Schutz der Wasserstraße und der Schifffahrt gegebene Anordnungen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes oder seiner Beauftragten sind zu befolgen.

4.9 Ist der Planfeststellungsbeschluss wegen Widerrufs oder aus anderem Grunde (z.B. Aufgabe des Vorhabens) unwirksam oder erloschen so hat der VT auf Verlangen des WSA Stralsund in einer ihm gesetzten, angemessenen Frist die Anlagen ganz oder teilweise zu beseitigen und den früheren Zustand im Bereich des Vorhabengebietes wiederherzustellen. Die hierfür gegebenenfalls erforderliche Durchführung gesonderter Verwaltungsverfahren sind nicht Bestandteil dieses Beschlusses und sind demzufolge zu berücksichtigen.

4.10 Für alle temporär genutzten Strand- und Wasserbereiche im Eigentum des Bundes (sowohl auf Höhe der Seebrücke als auch am Nothafen Darßer Ort) ist der Abschluss eines privatrechtlichen Nutzungsvertrages mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erforderlich. Das gilt nicht für Wasserflächen, an denen nach § 1 Abs. 3 WaStrG das Recht zur unentgeltlichen Nutzung durch das Land ausgeübt wird.

#### Wasserwirtschaft

4.11 Für die landseitigen Transporte werden öffentliche Straßen genutzt, die Gewässer des WBV „Recknitz-Boddenkette“ kreuzen. Für den Fall eines Schwerlasttransportes, sind seitens des VT zum Schutz der Durchlässe gesonderte Absprachen mit dem WBV „Recknitz-Boddenkette“ zu treffen.

4.12 Sollten entgegen der derzeitigen Planungen Grundwasserabsenkungen oder Wasserhaltungsmaßnahmen notwendig werden, sind diese Benutzungstatbestände nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG und erlaubnispflichtig (§ 8 WHG).

#### DLRG

4.13 Strandzugangsschilder und Sicherheitskennzeichnungen sind gemäß DIN ISO 20712 auszuführen.

#### Betrieb

4.14 Der Planfeststellungsbeschluss enthält keine Genehmigungen für den Betrieb des Inselhafens und des Fahrgastschiffsanlegers. Die Aufnahme des Betriebs des Inselhafens und des Fahrgastschiffsanlegers ist der obersten Wasserverkehrsbehörde gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 WVHaSiG M-V anzuzeigen. Soweit die Betriebsauswirkungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen waren und soweit der PFB hierzu Aussagen enthält, wird darauf hingewiesen, dass der Aufnahme des bestimmungsgemäßen Betriebes des Inselhafens und des Fahrgastschiffsanlegers öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

#### Allgemein

4.15 Kostenregelungen, Schadensersatzleistungen, Nutzungs- und Gestattungsverträge sowie Anpassungsverpflichtungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie sind zwischen den Beteiligten gegebenenfalls in gesonderten Verfahren außerhalb der Planfeststellung zu regeln.

### **IV. Entscheidung über Einwendungen**

Die im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens erhobenen Einwendungen und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Auflagen und sonstige Nebenbestimmungen in diesem Beschluss und/ oder Zusagen des VTs entsprochen wurde oder sich diese im Laufe des Verfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben.

Hinsichtlich der einzelnen Gründe wird auf die Ausführungen in der Begründung (vgl. Abschnitt B.IV.17) dieses Beschlusses verwiesen.

## **V. Anordnung der sofortigen Vollziehung**

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.

## **VI. Kostenentscheidung**

Die Kosten des Verfahrens trägt der VT. Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Die Erstattung von Auslagen bleibt vorbehalten. Die Festsetzung der Auslagen ergeht mit gesondertem Bescheid.

## **B. Begründung**

### **I. Vorhabens- und Baubeschreibung**

#### **1. Antragsgegenstand**

Der jetzige Nothafen „Darßer Ort“ befindet sich in der Kernzone des Nationalparks Vorpommersche Boddenlandschaft. 1962 zu militärischen Zwecken errichtet wird er seit 1994 durch das Land Mecklenburg-Vorpommern betrieben und durch das NPA VP verwaltet.

Der Nothafen übernimmt eine wichtige Funktion für die Seenotrettung und für die maritime Notfallversorgung (u.a. Brandbekämpfung, Verletztenversorgung), da potentielle Einsatzgebiete im Seegebiet vor der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst für den dort stationierten Seenotrettungskreuzer mit kurzen Anfahrtswegen und –zeiten erreichbar ist. Aufgrund der vergleichsweise großen Entfernung zwischen den benachbarten Häfen (ca. 55 sm zwischen Warenmünde im Westen und Barhöft bzw. den Häfen auf Hiddensee im Osten) wird der Nothafen nicht ausschließlich im Fall von bereits eingetretenen Notsituationen angelaufen.

Der derzeitige Nothafen wird durch die DGzRS (Liegeplatz für einen Seenotrettungskreuzer, Lagerflächen/-container, Aufenthaltscontainer), örtliche Fischer (Liegeplätze, Lagerflächen) sowie von schutzsuchenden Wasserfahrzeugen unterschiedlicher Länge (Liegeplätze) genutzt.

In der Zufahrt zum Hafen kommt es infolge von welleninduzierten Sedimenttransportprozessen zu starken Versandungen. Zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Wassertiefe im Bereich der Hafenzufahrt sind regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen (mindestens einmal im Jahr) erforderlich.

Am Darßer Ort befindet sich eines der größten natürlichen Akkumulationsgebiete für im Küstenbereich transportierte Sedimente im Ostseeraum. Es hat sich eine Landschaft mit seltenen, zu schützenden Naturräumen und Biotopen gebildet. Neben der Festsetzung des Darßer Ortes als Kernzone des Nationalparks „Vorpommersche Boddenlandschaft“ im Jahr 1990 ist das Gebiet um den Darßer Ort seit 2004 auch Bestandteil des Europäischen Vogelschutzgebietes „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund“ (SPA, DE-1542-401) sowie der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung „Darß“ und „Darßer Schwelle“ (GGB, DE-1541-

301, DE-1540-302) mit zum Teil prioritären Lebensraumtypen des Anhang I der FFH-Richtlinie und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie.

Die aufgrund der Sedimenttransportprozesse am „Darßer Ort“ erforderlichen Baggerarbeiten in der Zufahrt zum bestehenden Nothafen und der Betrieb des Nothafens (Schiffs-/Bootsverkehr, Kfz-Verkehr) beeinträchtigen den Schutzzweck des Nationalparks innerhalb der Kernzone. Darüber hinaus werden die Erhaltungs-/Entwicklungsziele des SPA und der GGB (insbesondere DE 1541-301 „Darß“) durch die Baggerungen und den Betrieb des Nothafens beeinträchtigt. Die regelmäßigen Baggerungen sowie der Betrieb des Nothafens innerhalb der Kernzone des Nationalparks und innerhalb sensibler Bereiche des GGB „Darß“ widersprechen somit den Leitbildern und Zielen des Nationalparks bzw. des Managementplans zum GGB „Darß“.

Aufgrund dieses Konfliktes zwischen dem Betrieb bzw. der Nutzung des Nothafens „Darßer Ort“ und den Anforderungen des Naturschutzes beschloss die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern den Bau sowie den Betrieb eines Inselhafens außerhalb der Kernzone des Nationalparks Vorpommersche Boddenlandschaft in eigener Regie. Denn trotz langjähriger intensiver Bemühungen konnte kein Projekt weder in Verantwortung kommunaler Träger noch privater Investoren realisiert werden.

Ziel des landeseigenen Vorhabens ist es, die Funktionen des bestehenden Nothafens inkl. eingeschränkter Etappenfunktion im Seegebiet – aber außerhalb der Kernzone des Nationalparks und außerhalb von GGB – aufrecht zu erhalten.

Das Vorhaben „Errichtung Inselhafen Prerow – Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort“ umfasst die Errichtung eines Nothafens mit eingeschränkter Etappenfunktion in Form eines Inselhafens. Verortet wird der Inselhafen seeseitig in Verlängerung der bestehenden Seebrücke und dem Fahrgastschiffanleger des Ostseebades Prerow in einer Wassertiefe von ca. 5 m. Die landseitige Verkehrsanbindung wird am Dünenübergang der bestehenden Seebrücke erfolgen.

Im Inselhafen sind folgende Liegeplätze vorgesehen:

- Seenotrettungskreuzer der DGzRS (28 m-Kreuzer) inkl. Liegeplatz für das Tochterboot bzw. ein havariertes Schiff
- ein Boot der DLRG mit einer Länge von bis zu 8 m
- 8 Liegeplätze für örtliche Fischer
- 33 Liegeplätze für schutzsuchende Sportboote und
- 3 Liegeplätze für ortstypisches Gewerbe
- ein Notliegeplatz für ein größeres Schiff bis ca. 30 m Länge, der alternativ für Liegeplätze für schutzsuchende Sportboote genutzt werden kann (6 bis 9 Längslieger)

Im Inselhafen wird ein zweigeschossiges Betriebs- und Funktionsgebäude mit einer Nutzfläche von ca. 275 m<sup>2</sup> errichtet. Das Betriebs-/Funktionsgebäude stellt die Trennung zwischen der überwiegend öffentlich genutzten Seebrücke und dem überwiegend durch die Hafennutzer genutzten Hafenbereich und dem Fahrgastschiffanlegerbereich dar. Zur Versorgung des Inselhafens wird landseitig ein

Anschlussgebäude errichtet werden, welches die Übergabestellen der verschiedenen benötigten Medien an die öffentlichen Ver- und Entsorgungsnetze enthalten wird.

Die bestehende Seebrücke wird aufgrund ihres derzeitigen schlechten Bauzustandes durch ein neues, größeres Brückenbauwerk ersetzt. Die neue Seebrücke zum Inselhafen weist künftig eine Gesamtlänge von ca. 720 m auf. Die Trassierung weist zwei Richtungsänderungen auf. Auf der Seebrücke sollen zusätzliche Aufenthaltsflächen (Aufweitungen) geschaffen werden. Die Flächen dienen dem Aufenthalt von Personen und ermöglichen fahrdynamisch günstige Richtungsänderungen von Fahrzeugen auf der Seebrücke (Kurvenradien). Im seeseitigen Abschnitt der Seebrücke wird ein Fahrgastschiffanleger mit variabler Höhe und Aufenthaltsbereichen errichtet. Zur Erhöhung der jährlichen Nutzungsdauer des Anlegers wird dieser in einem möglichst gut vor Seegang geschützten Bereich angeordnet werden.

Mit Inbetriebnahme des Inselhafens verliert der bestehende Nothafen „Darßer Ort“ seine Funktion. Die Hafenanlagen des Nothafens Darßer Ort werden zurück gebaut und der Ottosee wird renaturiert um ihn sukzessive in einen leitbildgerechten Zustand (Strandsee) zurück zu führen. Die Rückbaumaßnahmen am Darßer Ort bzw. die Renaturierung des Ottosees und der Fahrinne sind Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und gelten als Kompensationsmaßnahme für unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft für die Errichtung des Inselhafens.

Die Gemeinde Ostseebad Prerow hat auf Grundlage des Beschlusses der Gemeindevertretung vom 12.12.2019 die Inkommunalisierung gemeindefreier Wasserflächen für die vom beantragten Vorhaben „Errichtung Inselhafen Prerow – Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort“ vor der Ostseeküste Prerow in der Bundeswasserstraße Ostsee belegenen und überplanten Wasserflächen beantragt.

Durch Inkommunalisierungsbeschluss des Ministeriums für Inneres und Europa Mecklenburg-Vorpommern vom 20.01.2020, Bekanntmachung im Amtsblatt M-V am 03.02.2020 (AmtsBl. M-V 2020 Nr. 4, S.28) wurde die der Gemeinde Ostseebad Prerow vorgelagerte, bisher gemeindefreie Wasserfläche der Bundeswasserstraße Ostsee im Bereich der Seebrücke und des künftigen Inselhafens nebst Fahrgastschiffanleger – belegen in der Flur 7 der Gemarkung Prerow – gemäß § 11 Abs. 2 der KV M-V zur Behebung eines rechtswidrigen Zustands und zum Zweck der Ausübung hoheitlicher Befugnisse mit Wirkung zum 01.02.2020 in die Gemeinde Ostseebad Prerow inkommunalisiert.

## **2. Technische Kurzbeschreibung**

### Inselhafen

Auf Grundlage umfassender Voruntersuchungen zum Einfluss eines Inselhafens auf die Sedimenttransportprozesse und die langfristige morphologische Entwicklung von Strand und Vorstrand in der Prerow Bucht wird der geplante Inselhafen eine Entfernung von ca. 650 m von der Uferlinie und eine Gesamtlänge von 720 m aufweisen. Unter Berücksichtigung hydrodynamischer/ morphologischer Randbedingungen und der erforderlichen Funktionsflächen (Liegeplätze,

Steganlagen, Manövrierflächen, Funktionsflächen im Inselhafen) hat der Inselhafen eine Tropfenform mit einer Länge von ca. 190 m (ohne vorgelagerten Wellenbrecher) und einer max. Breite von ca. 130 m jeweils gemessen auf Höhe des Ruhewasserspiegels. Die Hafeneinfahrt ist südlichen Bereich angesiedelt und hat eine Breite von 22 m. Der Zufahrt vorgelagert wird ein Wellenbrecher zur Beruhigung des Fahrwassers sowie zur Verbesserung der Wellenruhe im Inselhafen (Wellenschutz gegenüber südlich einlaufendem Seegang) errichtet werden. Die Wassertiefe im Bereich der Hafeneinfahrt beträgt ca. 5 m.

Die Liegeplätze im Inselhafen werden von einem Wellenbrecher vor Seegang geschützt. Die Wellenschutzbauwerke des Inselhafens sind grundsätzlich als geböschte Schüttsteinwellenbrecher aus Natursteinen geplant. Ziel dieser Bauweise ist es, insbesondere im Inneren des Inselhafens und im Bereich der Hafeneinfahrt, Reflexionen der Wellenenergie an den Wellenbrechern zu reduzieren und somit für eine Seegangsberuhigung in der Hafeneinfahrt sowie geringere Wellenhöhen an den Liegeplätzen im Inselhafen (Verbesserung der Liegeplatzqualität) zu sorgen.

Der Hauptwellenbrecher (Tropfenform) weist eine Gesamtlänge von ca. 450 m (gemessen auf Sohlhöhe) auf. Um die Anforderungen an den Wellenschutz zu erfüllen, wird der Hauptwellenbrecher im Sektor West bis Südost mit einer Höhe von 3,00 m ü. NHN zzgl. Bautoleranzen errichtet. Die Krone des Hauptwellenbrechers wird eine Breite von ca. 4,0 m haben. Sie wird nicht begehbar sein. Der Hauptwellenbrecher des Inselhafens ist mehrlagig aus Deckschicht, Filterschicht und Kern aufgebaut und wird auf einem geotextilen Filter bzw. einem Sinkstück gegründet.

Im Bereich des Liegeplatzes der DGzRS, welcher nahe der Hafenein-/ausfahrt vorgesehen ist, und der Funktionsfläche wird der Wellenschutz durch einen mit Sand gefüllten Spundwandkasten hergestellt. An der Außenseite des Spundwandkastens ist eine Böschung aus Natursteinen angeordnet, um die Reflexion von Wellenenergie und die erforderliche Höhe der Spundwand zu reduzieren.

Der der Hafeneinfahrt vorgelagerte Natursteinwellenbrecher (ohne Kern) ist geschüttet und mit einer Kronenhöhe von 0,75 m über NHN zzgl. Bautoleranzen vor Seegang geschützt. Seine Länge beträgt ca. 100 m; seine Kronenbreite ca. 2,6 m.

### Funktionsfläche

Im südöstlichen Bereich des Inselhafens befindet sich, oberhalb des mit Sand verfüllten Spundwandkastens, eine befestigte Funktionsfläche. Die Funktionsfläche hat einen trapezförmigen Grundriss mit einer Länge von ca. 43 m (Länge der „Kaimauer“) bis 45 m (Länge im Bereich Wellenbrecher) und einer Breite von etwa 17 m am nördlichen bzw. etwa 26 m am südlichen Ende. Auf der östlichen Außenseite des mit Sand verfüllten Spundwandkastens (seeseitig) ist eine Böschung aus Natursteinen angeordnet, um u.a. Seegangsreflexionen an der senkrechten Wand zu vermindern.

Im nordöstlichen Bereich wird die Spundwand mit einer Höhe von ca. 2,10 m über NHN auf ca. 3,60 m über NHN ausgebildet. Die Oberkante steigt bis zum Anschluss an die Seebrücke auf 5,10 m über NHN an. Im Bereich des Liegeplatzes der DGzRS hat die Spundwand eine Höhe von 2,0 m über NHN, ist mit einem Blech abgedeckt und mit



Vertäuungseinrichtungen ausgestattet. Die Höhe entspricht etwa dem Freibord des DGzRS-Seenotrettungskreuzers, sodass der Transport von Verletzten möglich ist. Die Funktionsfläche stellt das zentrale „Verbindungselement“ zwischen den Liegeplätzen und Steganlagen des Inselhafens und der landseitigen Anbindung dar.

### Steganlagen und Liegeplätze

Alle Steganlagen werden von der Funktionsfläche aus erschlossen. In südlicher Richtung verlängert ein etwa 13 m langer und 1,0 m breiter Steg den Liegeplatz des DGzRS-Seenotrettungskreuzers. Ausgehend vom nördlichen Ende des Spundwandkastens wird der etwa 270 m lange und 2,50 m breite Hauptsteg umlaufend um das Hafenbecken geführt (parallel zum Hauptwellenbrecher). An diesem Steg sind die drei Liegeplätze für gewerbliche Nutzung und die 33 Liegeplätze für schutzsuchende Sportboote angeordnet. Am südwestlichen Ende des Hauptstegs befindet sich der Notliegeplatz für ein größeres Schiff (Länge bis ca. 30 m).

Nahe der Funktionsfläche, d.h. am Beginn des Hauptsteges, wird senkrecht zum Steg ein ca. 40 m langer und 4,0 m breiter Steg für die Liegeplätze der Fischer sowie für das DLRG-Rettungsboot errichtet werden.

Die Stege sind grundsätzlich als Ein-Pfahl-Konstruktion mit Stahlrammpfählen als Gründungspfähle und einer Stahltragkonstruktion mit Holzbelag geplant.

An den größeren Liegeplätzen der Sportboote und des ortstypischen Gewerbes sind Vertäuungsmöglichkeiten in Form von Heckpfählen vorgesehen. Die kleineren Sportbootliegeplätze erhalten im Heckbereich Mooringbojen an Schwergewichtsankern.

### Betriebs-/Funktionsgebäude

Auf der Funktionsfläche des Inselhafens ist die Errichtung eines zweigeschossigen Betriebs- und Funktionsgebäudes mit einer Nutzfläche von ca. 275 m<sup>2</sup> geplant. Das Gebäude stellt die Trennung zwischen der überwiegend öffentlich genutzten Seebrücke und dem überwiegend durch die Hafennutzer genutzten Hafenbereich dar. In dem Gebäude befinden sich die technischen Anlagen für die Ver-/Entsorgung des Inselhafens (Mittelspannungs-Schaltanlagenraum und Traforaum für Landstromanschluss, Elektrotechnik, Haustechnikanlagenraum mit Tanks und Pumpenanlage zur Abwasserentsorgung), sanitäre Anlagen für die Öffentlichkeit (Höhe Seebrücke auf der Südseite) und die Hafennutzer (Höhe Funktionsfläche auf der Nordseite), Wirtschafts- bzw. Lagerräume, ein temporär nutzbarer Aufenthaltsraum für die DGzRS sowie ein temporär genutztes Hafenmeisterservicebüro. Die letztgenannten Aufenthaltsräume sind mit einem gemeinsam nutzbaren, nicht öffentlichen WC und einer Kochmöglichkeit ausgestattet.

Für die Erdgeschosebene besteht unter Berücksichtigung des Bemessungswasserstandes von 2,70 m über NHN ein Überflutungsrisiko mit geringer Eintrittswahrscheinlichkeit. Unter Berücksichtigung dieses Risikos erfolgte im 1. OG des Betriebs-/Funktionsgebäudes eine Zuordnung der Nutzungsflächen mit erhöhtem Sachschadenspotential bzw. der Aufenthaltsräume. In den Räumen des EG ist eine kurzzeitige Überflutung aufgrund der Nutzung und Ausstattung zu tolerieren. Mit einer nachlaufenden Reinigung und Trocknung der Flächen ist eine Weiternutzung ohne größeres Schadenspotential möglich. Ein baulicher Hochwasserschutz ist nicht vorgesehen.

Auf dem Funktionsgebäude ist eine Dachterrasse mit einer Nettogrundfläche von ca. 160 m<sup>2</sup> vorgesehen, die über eine breite, nicht barrierefreie Zugangstreppe an der Südseite des Gebäudes erreichbar ist. Auf der Dachfläche (Ebene +8,10 m über NHN) ist ausschließlich der Aufenthalt von Personen sowie ggf. die Information von Personen mit Schautafeln geplant.

Der Baukörper des Betriebs-/Funktionsgebäudes wird aus Stahlbetonfertigteilen hergestellt und innerhalb des mit Sand verfüllten Spundwandkastens auf Pfählen sowie einem Tragrost gegründet.

### Seebrücke

Die bestehende Seebrücke wird aufgrund Ihres desolaten Bauzustandes auf ganzer Länge komplett zurückgebaut. Die geplante Seebrücke weist eine Gesamtlänge von ca. 720 m auf. Die lichte Breite beträgt 4,20 m. Die Seebrücke wird als Stahlkonstruktion mit einem Tragwerk aus kreisförmigen Stahlrohrpfählen, Querjochen und Längsträgern erstellt. Der Abstand der Stahlrohrpfähle untereinander und damit der einzelnen Seebrückenfelder beträgt 10 m. Der Gehbelag der neuen Seebrücke liegt in einer Höhe von 4,50 m über NHN (Oberkante Gehebene).

Die Seebrücke wird zwei Richtungsänderungen in der Trassenführung aufweisen. Ferner wird es drei Aufenthaltsbereiche (Aufweitungen) entlang der Seebrücke geben. Die erste Aufweitung ist im Bereich der ersten Sandbank in einer Entfernung von ca. 50 m von der Uferlinie geplant. Die zweite Aufweitung ist im Bereich des bestehenden Seebrückenkopfes in einer Entfernung von ca. 390 m von der Uferlinie vorgesehen. In diesem Bereich verschwenkt die Seebrückentrasse in östliche Richtung (erste Richtungsänderung). Im Bereich der zweiten Richtungsänderung der Seebrückentrasse ist eine kleinere Aussichtsplattform vorgesehen. Die dritte Aufweitung befindet sich am nördlichen Ende der Seebrücke in einer Entfernung von ca. 40 m vom Funktions-/Betriebsgebäude.

Die landseitige Verkehrsverbindung soll an gleicher Stelle wie bei der bestehenden Seebrücke am nördlichen Ende des Hauptübergangs erfolgen. Dadurch wird eine Nutzung durch Fußgänger und durch definierte Kfz-Dienstverkehre, gewährleistet. Eine straßenrechtliche Widmung erfolgt nicht. Deshalb wird die Zufahrt auf die Seebrücke am landseitigen Aufgang durch zwei mechanisch bedienbare Poller beschränkt. Zur Vermeidung von Begegnungsverkehren zwischen Fahrzeugen auf der Seebrücke wird am landseitigen Aufgang und am Ende der Seebrücke eine Lichtsignalanlage errichtet.

### Fahrgastschiffanleger

Im nördlichen Bereich der Seebrücke ist zwischen Inselhafen und Seebrücke ein Fahrgastschiffanleger als Ersatz für den bestehenden Anleger geplant. Der Fahrgastschiffanleger wurde an die Ostseite der Seebrücke anschließend angeordnet. Der Zugang erfolgt über die dritte Aufweitung. Der Fahrgastschiffanleger ist über eine Zugangsrampe erreichbar. Um das Risiko von Schäden am Anleger und der Zugangsstruktur infolge von Sturmfluten zu verringern, kann die vertikale Position des Fahrgastschiffanlegers verändert werden (Parkposition in Höhe der Seebrücke bei + 4,50 m NHN).

## Technische Anlagen zur Ver-/Entsorgung des Inselhafens

Zur Ver-/Entsorgung des Inselhafens ist die Anbindung an die landseitigen öffentlichen Ver-/Entsorgungsnetze für die Ver-/Entsorgungsmedien Strom, Trinkwasser, Abwasser und Fernmeldeversorgung (Daten-/Telefonnetz) vorgesehen. Die Anschlusspunkte der öffentlichen Ver-/Entsorgungsnetze liegen im Bereich des Hauptübergangs der Gemeinde Ostseebad Prerow. Die Verbindung der Anschlussnehmer im Inselhafen mit den landseitigen Anschlusspunkten erfolgt mittels unter Flur bzw. unterhalb des Meeresbodens verlegten Leitungen. Die seeseitige Leitungstrasse verläuft im Strand-/Schorrebereich ca. 50 m bzw. im Bereich des Inselhafens ca. 20 m westlich der neuen Seebrücke. Die landseitigen Anschlüsse werden in einem zu errichtenden landseitigen Versorgungsgebäude gebündelt und von dort aus an den Anschlusspunkten der Ver-/Entsorger landseitig angeschlossen.

### Landseitiges Versorgungsgebäude

Im landseitigen Bereich westlich des Hauptübergangs ist die Errichtung eines vergleichsweise kleinen Versorgungsgebäudes aus Fertigteilen als Übergabestation vorgesehen. Es dient als zentraler Anschlusspunkt für die zum Inselhafen zuzuführenden Ver- und Entsorgungsleitungen sowie als Übergabestation an den Energie- und Wasserversorger bzw. den Abwasserentsorger. Das Betriebsgebäude wird landseitig hinter der Düne westlich neben dem bestehenden Sanitärgebäude in einem Abstand von ca. 7 m errichtet. Es besteht aus zwei aneinandergeschlossenen begehbaren Fertigbetonraumzellen, die fugenlos aus einem Guss mit einem durchgängigen aufgelegten Dach (Betonwannendach mit umlaufender Attika) ausgebildet sind. Das Gebäude hat eine Breite von ca. 5,7 m, eine Tiefe von 2,3 m und eine Höhe über Gelände von 2,8 m.

## Kompensationsmaßnahme Renaturierung des Ottosees und Wiederherstellung der natürlichen Küstendynamik

Die durch die Errichtung und den Betrieb von Inselhafen, Seebrücke und Fahrgastschiffanleger verursachten, nicht vermeidbaren temporären und dauerhaften Beeinträchtigungen von marinen Lebensräumen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes zu kompensieren. Als entsprechender Ausgleich für den Neubau ist daher der Rückbau der Hafenanlagen des bestehenden Nothafens Darßer Ort und seiner Fahrrinne mit anschließender Renaturierung des Ottosees vorgesehen.

Durch die Beseitigung der Hafenzufahrt wird die natürliche Küstendynamik wiederhergestellt. Alle baulichen Anlagen und alle Einbauten wie Uferwände einschließlich Rückverankerung, Leuchtfeuer, Fundamentplatten und Gebäude werden zurückgebaut. Bauteilreste, die sich unter der Geländeoberfläche befinden und deren Rückbau zu unverhältnismäßig großen Eingriffen in den Naturraum führen würden, verbleiben im Boden. Die befestigten Zufahrtswege von der Haltestelle der Darßbahn bis zum Ottosee werden entsiegelt. Ferner werden alle Oberflächenbefestigungen, Wege, Gebäude und Fundamente zurückgebaut.

Nach dem Rückbau der Uferbefestigungen werden naturnahe, standsichere Böschungen mit einem Neigungswinkel, der den natürlichen umliegenden Uferbereichen entspricht, angelegt.

Zur Renaturierung des Ottosees gehört neben dem Rückbau der Hafenanlagen auch das Einbringen von sandigem Material in das künstlich vertiefte Hafenbecken, um die für einen Strandsee charakteristische und vergleichsweise flache Wassertiefe zu erreichen. Es wird eine Zielwassertiefe von -1,50 m NHN und -2 m NHN angestrebt. Zur Verringerung der Wassertiefe wird sandiges Material, das aus den Unterhaltungsbaggerungen der Hafenzufahrt zum Nothafen Darßer Ort stammt, verwendet. Die Unterhaltungsbaggerungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

## **II. Vorherige Planungsstufen**

### **Raumordnungsverfahren**

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens war weder nach § 15 Abs. 1 Satz 1 noch nach Satz 2 LPIG M-V geboten. Gem. § 15 Abs. 1 Satz 1 LPIG M-V führen die Landesplanungsbehörden für die raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die in der Verordnung zu § 17 Abs. 2 ROG bestimmt sind, in der Regel ein Raumordnungsverfahren durch. Das geplante Vorhaben ist jedoch nicht in der Raumordnungsverordnung aufgeführt.

Für weitere raumbedeutsame Vorhaben von überörtlicher Bedeutung führen die Landesplanungsbehörden gem. § 15 Abs. 1 Satz 2 LPIG M-V Raumordnungsverfahren durch, wenn dies landesplanerisch erforderlich ist. § 15 Abs. 1 Satz 2 LPIG M-V gilt nach § 15 Abs. 1 Satz 3 LPIG M-V auch für Vorhaben nach Anhang I der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 26 vom 28.1.2012, S. 1), die durch die Richtlinie 2014/52/EU (ABl. L 124 vom 16.4.2014, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung. Ein solches UVP-pflichtiges Vorhaben liegt hier nicht vor.

Im Ergebnis ist ein Raumordnungsverfahren nicht landesplanerisch erforderlich im Sinne von § 15 Abs. 1 Satz 2 LPIG M-V. Das Raumordnungsverfahren dient, wie sich aus § 15 Abs. 1 ROG und § 15 Abs. 2 LPIG M-V ergibt, dazu, bereits in einem frühen selbständigen Verfahrensstadium die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu prüfen. Ein gesondertes Raumordnungsverfahren ist daher entbehrlich, wenn sichergestellt ist, dass die Raumverträglichkeit des Vorhabens anderweitig - also etwa im vorliegenden Planfeststellungsverfahren - geprüft wird, vgl. § 16 Abs. 2 ROG. Das ist hier der Fall.

In der Stellungnahme des AfRL VP vom 17.03.2020 unter Beteiligung der obersten Landesplanungsbehörde wird ausgeführt, dass das Vorhaben mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar ist und sowohl von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens als auch von der Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens abgesehen werden kann.

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens war damit nicht geboten.

### III. Verfahrensrechtliche Würdigung

#### 1. Rechtsgrundlagen

Für die vorliegende Planfeststellung gilt das WVHaSiG M-V in Verbindung mit dem VwVfG M-V sowie dem UVPG.

Gemäß § 1 Nr. 2 WVHaSiG M-V gilt dieses Gesetz für Anlege- und Umschlagstellen und für Häfen und deren Zufahrten, soweit diese nicht der Unterhaltung nach dem Bundeswasserstraßengesetz unterliegen. Dies ist hier der Fall.

Bei den unter Pkt. B.I beschriebenen Maßnahmen handelt es sich um die Errichtung eines Inselhafens inklusive einer landseitigen Anbindung sowie mit Errichtung des Fahrgastschiffanlegers um die Errichtung einer Anlage in und über schiffbaren Gewässern – hier einer Bundeswasserstraße, speziell einer Seewasserstraße.

Nach § 1 Abs. 3 Nr. 1 WaStrG kann das jeweilige Land das Eigentum des Bundes an den Seewasserstraßen und an den angrenzenden Mündungstrichtern der Binnenwasserstraßen unentgeltlich nutzen, soweit die Erfüllung der Verwaltungsaufgaben des Bundes nicht beeinträchtigt wird und wenn die Nutzung öffentlichen Interessen dient, insbesondere zur Landgewinnung, Boden- und Wasserentnahme, Errichtung von Hafenanlagen, zu Maßnahmen für den Küstenschutz und für den Wasserabfluss sowie für die Durchführung des Badebetriebes.

Nach § 1 Abs. 3 S. 2 WaStrG wird das Land Eigentümer der nach Nummer 1 gewonnenen Land- und Hafenflächen und errichteten Bauwerke.

Vor diesem Hintergrund erfolgte seitens der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt mit Schreiben vom 20. April 2020 die Übertragung der unentgeltlichen Nutzung der entsprechend dem Vorhabengebiet umfassten Flächen der Bundeswasserstraße Ostsee an das Land Mecklenburg-Vorpommern. Darin heißt es unter Pkt. 5.:

„Das Land erhält und unterhält auf seine Kosten die Nutzfläche und die Anlagen in ordnungsgemäßem Zustand.“

Das Verfahren wird somit gemäß § 6 Abs. 6 WVHaSiG M-V, §§ 72 ff. VwVfG M-V i. V. m. § 7 Abs. 3 UVPG durchgeführt.

Hinsichtlich der landseitigen Anbindung des Inselhafens in Form einer Seebrücke als auch der Wiederherstellung des Fahrgastschiffanlegers handelt es sich um sog. Folgemaßnahmen i. S. d. § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG M-V.

Danach wird die Kompetenz der Planfeststellungsbehörde erweitert auf die Planfeststellung notwendiger Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Die Erfassung der Folgemaßnahmen ist Ausdruck des Grundsatzes der Problembewältigung, wonach die durch eine Planung hervorgerufenen Probleme im Planfeststellungsbeschluss selbst bewältigt werden müssen (BVerwGE 109, 192 (210)). Diese Folgemaßnahmen werden nur dann als notwendig angesehen, wenn sie erforderlich sind, um die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme zu bewältigen und über die Anpassung und den Anschluss des Vorhabens nicht wesentlich hinausgehen (BVerwG NVwZ 2010,1244, Rn. 4). Sie müssen von der Planung eines Vorhabenträgers veranlasst sein (BVerwGE 101, 213 Rn 31).

Dies ist hier gegeben.

Bezüglich der landseitigen Anbindung des Inselhafens ist es Ziel der Planung, möglichst vorhandene Infrastruktur zu nutzen (Verkehrswegenetz, vorhandene Seebrücken). Da jedoch die vorhandene Seebrücke als auch der daran befindliche Fahrgastschiffanleger aufgrund des baulichen Zustands und der vorhandenen Breite nicht für das Vorhaben weitergenutzt werden kann, ist ein Abbruch der derzeitigen Seebrücke und die Errichtung einer neuen Seebrücke geplant. Zudem soll am seeseitigen Ende der Seebrücke ein Fahrgastschiffanleger als Ersatz für den derzeit an der Seebrücke Prerow bestehenden Fahrgastschiffanleger entstehen. Ebenso wiederhergestellt werden sollen Aufenthaltsbereiche auf der geplanten Seebrücke, als Erweiterung und Ersatz für die auf der vorhandenen Seebrücke bestehenden touristisch genutzten Bereiche.

Die Errichtung der Seebrücke dient der landseitigen Anbindung für Fußgänger und einzelne Fahrzeuge sowie der Ver-/Entsorgung des Inselhafens.

Die Erreichbarkeit des Inselhafens mit Fahrzeugen ist für Einsatzfahrzeuge des Rettungswesens (Rettungstransportwagen RTW, Feuerwehr), der Brandbekämpfung (Feuerwehr) sowie für Fischer (Transport von Fang an Land) zwingend erforderlich. Insbesondere die Zugänglichkeit mit einem RTW ist für ggf. eintretende Seenotfälle mit Leichtverletzten erforderlich (landgebundene Rettung). Anderenfalls wäre die Funktion des Hafens als Schnittstelle zwischen Land und See nicht darstellbar.

Abmessungen und Ausstattung von Fahrgastschiffanleger und Seebrücke gehen dabei nicht über den funktionell erforderlichen Rahmen und dem derzeitigen Stand der Technik hinaus. Die funktionellen Entwurfskriterien beziehen sich v.a. auf die geplante kombinierte Fußgänger- und Fahrzeugnutzung, die landseitige Einbindung in Düne und Hauptübergang sowie Kriterien, die sich aus der Seegangbelastung und dem Standort an einer sandigen Küste ergeben. Die Seebrücke wird im ufernahen Abschnitt in der Trasse der bestehenden Seebrücke Prerow errichtet (d.h. Rückbau der bestehenden Seebrücke Prerow) und weist eine Gesamtlänge von ca. 720 m auf. Die Trassierung weist zwei Richtungsänderungen auf. Die geplante Seebrücke schließt - wie die bestehende Seebrücke - im Bereich der Düne an eine vorhandene Zufahrtsstraße an (Hauptübergang Prerow).

## **2. Zuständigkeit**

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern ist gemäß §§ 11 Abs. 1 Nr. 3 und 6 Abs. 6 WVHaSiG M-V die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für die Errichtung eines landeseigenen Hafens einschließlich seiner Infrastruktur.

## **3. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens**

Gemäß § 6 Abs. 6 WVHaSiG M-V ist in jedem Fall ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, soweit die Errichtung oder Änderung eines Hafens einschließlich seiner Infrastruktur einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

Gemäß § 7 Abs. 1 S. 3 UVPG besteht für das Vorhaben „Errichtung Inselhafen Prerow – Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort“ nach Anlage 1 Nr. 13.12 und Nr.13.18.1 des UVPG die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn im Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen von der Maßnahme zu erwarten sind.

Der VT beantragte mit Schreiben vom 22. August 2018 für das Vorhaben „Errichtung Inselhafen Prerow – Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort“ die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 7 Abs. 3 S. 2 UVPG. Mit Schreiben vom 14. September 2018 hat die Planfeststellungsbehörde dem Antrag zugestimmt. Der Entfall einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß §§ 7 Abs. 3, 5 UVPG wurde seitens der Planfeststellungsbehörde für zweckmäßig erachtet, da bereits abzuschätzen war, dass die Vorprüfung das Erfordernis einer UVP zum Ergebnis haben wird. Der UVP-Bericht als auch die darauf basierende UVP erstrecken sich auf das gesamte Vorhabengebiet einschließlich des Gebietes der Kompensationsmaßnahme, vgl. Planunterlage und Punkt B.IV.12 des Planfeststellungsbeschlusses.

Insofern ist für das Vorhaben gem. § 6 Abs. 6 WVHaSiG M-V folgerichtig ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gelten die §§ 72 ff. VwVfG M-V.

Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Der Zweck einer Planfeststellung besteht darin, in der Gesamtregelung grundsätzlich alle durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme in geordneter Weise und in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht zu lösen. Es soll eine gerechte Lösung für alle Betroffene erzielt werden. Hierbei sollen die betroffenen Belange, soweit das Gesetz Raum für planerische Gestaltungsfreiheit lässt, nach Möglichkeit in grundsätzlich einem einzigen und umfassenden Akt durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich, vgl. § 75 Abs. 1 VwVfG M-V. Diese Entscheidungen sind in dieser Planfeststellung eingeschlossen, so auch die Entscheidung über die Kompensationsmaßnahme Rückbau des Nothafens Darßer Ort und die damit verbundene Wiederherstellung des „Ottosees“ als Gewässerausbau nach §§ 67, 68 WHG, § 68 LWaG M-V.

#### **4. Verfahrensdurchführung**

Am 25.09.2018 wurde der Scoping-Termin (§ 15 Abs. 3 UVPG) durchgeführt. Gegenstand war - auf Grundlage des Inhalts des Vorschlags des VTs (Tischvorlage zum Scoping-Termin) und der eingegangenen fachlichen Stellungnahmen - die Abstimmung zum Umfang der UVU sowie zum Inhalt der Antragsunterlagen. Mit Schreiben vom 18.12.2019, Geschäftszeichen: VIII-624-00000-2017/018-006, unterrichtete die Planfeststellungsbehörde den Träger des Vorhabens über Inhalt, Umfang und Detailtiefe der Angaben, die voraussichtlich in den UVP-Bericht aufzunehmen sind.

Mit Schreiben vom 30.10.2019, Geschäftszeichen: IHP, ergänzt am 21.01.2020 sowie am 30.01.2020, hat der VT den Antrag auf Planfeststellung für das Vorhaben gemäß § 6 Abs. 6 WVHaSiG M-V bei der Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde im

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern  
nebst Einreichung von Planunterlagen gestellt.

#### 4.1 Beteiligte Fachbehörden und zuständige Stellen im Stellungnahmeverfahren

Der Planfeststellungsantrag und die damit eingereichten Unterlagen wurden durch die Planfeststellungsbehörde überprüft, ob sie den Anforderungen nach § 73 Abs. 1 VwVfG M-V sowie des § 7 Abs. 3 UVPG entsprechen.

Nach Abschluss der Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfung hat die Planfeststellungsbehörde das Planfeststellungsverfahren am 28.01.2020 eröffnet.

Folgenden Behörden, Institutionen und Vereinigungen wurden die Antragsunterlagen ab dem 31.01.2020 zugesandt. Es wurde um Stellungnahme bzw. Einwendung zum Vorhaben und zu den Antragsunterlagen bis zum 06.04.2020 gebeten:

- Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes über Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund
- Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Infra I 3
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V, Abteilung 2
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V, Abteilung 4
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit M-V, Abteilung 6
- Ministerium für Inneres und Europa M-V, Abteilung 4
- Landesamt für Gesundheit und Soziales M-V
- Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V
- Landesamt für innere Verwaltung M-V
- Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V
- Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei M-V
- Landesforst M-V
- Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V
- Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern
- Straßenbauamt Stralsund
- Bergamt Stralsund
- Nationalparkamt Vorpommern
- Landkreis Vorpommern-Rügen
- Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern
- Amt Darß/Fischland
- Gemeinde Ostseebad Prerow
- Gemeinde Born auf dem Darß
- Landesanglerverband M-V e.V.
- Landesfischeiverband M-V e.V.
- Landesjagdverband M-V e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband M-V
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband M-V e.V.
- Naturschutzbund Deutschland Landesverband M-V e.V.
- WWF-Projektbüro Ostsee



- Boddenland Wasser- und Abwasser GmbH
- Abwasserzweckverband Darß
- E.DIS Netz GmbH
- E.DIS AG
- Allgemeiner Behindertenverband in M-V e.V.

#### 4.2 Öffentliche Bekanntmachung/Auslegung

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens erfolgte nach jeweils rechtzeitiger öffentlicher Bekanntmachung während der allgemeinen Öffnungszeiten der Behörden gem. § 73 Abs. 2, 3 VwVfG M-V die Auslegung der anonymisierten Planunterlagen zur jedermanns Einsichtnahme.

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde wurde das Vorhaben in den amtlichen Veröffentlichungsblättern der vom Vorhaben betroffenen Gemeinden im Amt Darß / Fischland bekannt gemacht.

Zusätzlich wurde mit rechtzeitiger öffentlicher Bekanntmachung jedermann die Einsichtnahme in die ausgelegten Planunterlagen am Standort des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern am Dienort Landeshauptstadt Schwerin ermöglicht.

Die Bekanntmachungen enthielten alle in den vorgenannten Rechtsvorschriften geforderten Hinweise, so u.a. den Hinweis, dass Jedermann die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die Antragsunterlagen bis zu einem Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist habe.

Die Ordnungsmäßigkeit wurde nachfolgend bestätigt.

Die ortsübliche Bekanntmachung über die Auslegung der Planunterlagen zur allgemeinen Einsicht erfolgte über die öffentliche Bekanntmachung in den betroffenen Gemeinden gem. § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG M-V fristgerecht in der

- Amtsverwaltung Darß / Fischland mit ortsüblicher Bekanntmachung am 04.02.2020 im Internet auf der Seite der Gemeinden, [www.prerow.darss-fischland.de](http://www.prerow.darss-fischland.de) und [www.born.darss-fischland.de](http://www.born.darss-fischland.de) , sowie durch Aushang an den amtlichen Bekanntmachungstafeln der Gemeinden,
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V (Bekanntmachung im Amtsblatt M-V, am 10.02.2020 (AmtsBl. M-V 2020 Nr. 5, S. 57 f). Den Anforderungen des § 73 Abs. 5 VwVfG M-V wurde entsprochen.

Die Planunterlagen lagen zur Einsichtnahme im Amt Darß/Fischland aus

vom 17.02.2020 bis zum 16.03.2020

in der Zeit

Mo 09:00 – 12:00 Uhr

Di 09:00 – 12:00 Uhr und 13:00 – 18:00 Uhr

Do 09:00 – 12:00 Uhr und 13:00 – 16:00 Uhr

und im Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V

vom 17.02.2020 bis zum 16.03.2020

in der Zeit von

Mo bis Do 09:00 – 11:30 Uhr und 13:30 – 15:30 Uhr

Fr 09:00 – 11:30 Uhr und 13:30 – 14:00 Uhr

sowie nach vorheriger Vereinbarung zu anderen Zeiten.

Der ausgelegte Plan mit Zeichnungen und Erläuterungen ließ das Vorhaben, seinen Anlass und die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen vollständig erkennen (§ 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfG M-V).

Es lagen auch alle Unterlagen aus, die für die Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nach dem UVPG und den umweltrechtlichen Festsetzungen erforderlich waren. Alle relevanten Umweltbelange wurden ermittelt, geprüft und bewertet. Die Öffentlichkeit hatte die Möglichkeit, sich umfassend über die Umweltauswirkungen des Vorhabens zu informieren und sich dazu zu äußern (§ 18 Abs. 1 UVPG).

Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Planfeststellungsbehörde oder bei den für die Auslegung zuständigen Behörden spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind (§ 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG M-V).

Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 16.04.2020.

Gegen das Vorhaben wurden von fünf Privatpersonen und einem eingetragenen Verein bis zum Ende der Einwendungsfrist Einwendungen erhoben.

Die eingegangenen Stellungnahmen, Einwendungen und Hinweise wurden dem VT übermittelt.

Dem VT wurde ausreichend Gelegenheit gegeben, sich zu den Stellungnahmen, Einwendungen und Hinweisen zu äußern. Die Stellungnahmen des VTs vom 02.06.2020, 04.06.2020, 16.06.2020, 17.06.2020, 23.06.2020, 29.06.2020, 02.07.2020, 13.07.2020 und 14.12.2020 wurden den Einwendern, den anerkannten Naturschutzverbänden, sonstigen Verbänden und Vereinigungen sowie den Trägern öffentlicher Belange übersandt.

#### 4.3 Erörterung

Die Termine der Erörterung wurde gem. § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG M-V durch ortübliche Bekanntmachung nach Maßgabe der jeweiligen Gemeinde-/Amtssatzung über die öffentliche Bekanntmachung in den betroffenen Gemeinden ordnungsgemäß bekannt gegeben.

Im Amt Darß / Fischland am 25.05.2020 im Internet auf der Seite der Gemeinden, [www.prerow.darss-fischland.de](http://www.prerow.darss-fischland.de) und [www.born.darss-fischland.de](http://www.born.darss-fischland.de), sowie durch Aushang an den amtlichen Bekanntmachungstafeln der Gemeinden sowie durch das

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V im Amtsblatt M-V vom 02.06.2020 (AmtsBl. M-V 2020, Nr. 24, S. 239).

Die Behörden, der Träger des Vorhabens, die nach § 3 UmwRG, § 63 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG i.V.m § 30 Abs. 1 NatSchAG M-V anerkannten Verbände und Vereinigungen, die Betroffenen sowie diejenigen, die Einwendungen erhoben haben, wurden gem. § 73 Abs. 4 und 6 Satz 3 VwVfG M-V unter Beifügung einer Tagesordnung rechtzeitig von dem Erörterungstermin mit Schreiben vom 27.05.2020 sowie vorab per Mail benachrichtigt. Der für die jeweiligen Beteiligten bzw. Einwender vorgesehene Tag zur Erörterung ihrer Stellungnahmen wurden den Beteiligten bzw. Einwendern mitgeteilt.

Die Erörterung wurde am 08.06.2020 sowie am 09.06.2020 vor Ort im Ostseebad Prerow durchgeführt. Während des Erörterungstermin wurden die fristgerecht erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen mit den erschienenen Einwendern, dem VT und Antragstellern, naturschutzrechtlichen Verbänden und Vereinigungen sowie den Vertretern der Fachbehörden und der Gemeinde Prerow erörtert. Zum Ende jedes Verhandlungstages wurde auf Nachfrage der Anhörungsbehörde festgestellt, dass keine weiteren Wortmeldungen vorlagen.

Im Nachgang wurde dem Einwender IHP\_7 ein weiterer Termin für den 24.07.2020 im Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V in Schwerin zur Einzelerörterung der eingereichten Einwendung angeboten.

Gem. § 73 Abs. 6 Satz 6 VwVfG M-V hat die Planfeststellungsbehörde vom Ablauf des Erörterungstermins eine Niederschrift und ein Wortprotokoll gefertigt. Eine Abschrift der Niederschrift und ein Exemplar des Wortprotokolls einschließlich der während der Erörterung übergebenen oder angekündigten Schriftstücke sowie der vom VT gezeigten Präsentationen wurde allen am Erörterungstermin teilnehmenden Beteiligten und Einwendern sowie dem VT mit Schreiben vom 07.01.2021 übersandt.

#### 4.4 Planänderungen

In Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen sowie des Ergebnisses der Erörterung wurden vom VT Teile von Planunterlagen geändert bzw. ergänzt und in das Verfahren eingebracht.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Änderungen bzw. Ergänzungen:

- Bauantrag für das Funktions-/ Betriebsgebäude im neuen Inselhafen Prerow sowie eines landseitigen Versorgungsgebäudes für den Inselhafen als Nebengebäude inklusive eines Stellplatznachweises Pkw vom 20.04.2020
- Flurstücksverzeichnis vom 01.10.2020
- Niederschlagswasser – Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153 vom 23.10.2020
- Bauantrag Seebrücke mit Geländer und Fahrgastschiffanleger; wasserseitig sowie landseitige Anbindung vom 19.11.2020
- Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 14.12.2020
- Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung vom 14.12.2020 (Anlage zur Erwiderng IHP\_22\_A3)

- Schalltechnische Untersuchung zum Betrieb des Inselhafens Prerow vom 23.12.2020
- Untersuchung zu Erschütterungseinwirkungen bei Baubetrieb zum Einbringen von Pfählen zum Vorhaben Inselhafen Prerow vom 06.01.2021

Durch die geänderten bzw. ergänzten Planunterlagen ergaben sich keine neuen Betroffenheiten im Sinne des § 76 Abs. 2 und Abs. 3 VwVfG M-V. Die geänderten bzw. ergänzten Planunterlagen wurden den jeweiligen Betroffenen übersandt.

#### 4.5 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Im Rahmen des nach den § 6 Abs. 6 WVHaSiG M-V i. V. m. §§ 73 ff. VwVfG M-V durchgeführten Planfeststellungsverfahrens wurde für das Vorhaben sowie für die Kompensationsmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt (§ 7 Abs. 3 UVPG i. V. m. Punkt 13.12 und 13.18.1 der Anlage 1 zum UVPG). Ein Scopingtermin ist gem. § 15 Abs. 3 UVPG am 25.09.2018 durchgeführt worden. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden fand gem. §§ 17, 18 UVPG statt.

Die Unterrichtung und Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß §§ 18 ff. UVPG erfolgte im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 73 VwVfG M-V. Die Antragsunterlagen wurden am 17.02.2020 im UVP-Portal veröffentlicht.

#### 4.6 Sonstige Verfahrensrechtsfragen

Der Planfeststellungsbeschluss entspricht den verfahrensrechtlichen Anforderungen.

Der Vorhabenträger hat das Planfeststellungsverfahren nach § 73 Abs. 1 Satz 1 VwVfG M-V eingeleitet, indem er den Plan bei der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde eingereicht hat. Ein zulässiger Antrag i. S. d. § 22 Satz 2 Nr. 1 VwVfG M-V, mit dem der Vorhabenträger die Zulassung des wasserverkehrsrechtlichen Vorhabens begehrt, für das nach der Rechtsvorschrift des § 6 Abs. 6 WVHaSiG M-V ein Planfeststellungsverfahren angeordnet ist und welche die Behörde zur Durchführung eines Verfahrens nach den §§ 73 bis 78 VwVfG M-V verpflichtet, liegt vor.

Der Antrag auf Planfeststellung mit Schreiben vom 30.10.2019, ergänzt am 21.01.2020 und am 30.01.2020, enthielt nicht nur den Antrag auf Planfeststellung hinsichtlich der Errichtung des Inselhafens, Fahrgastschiffanlegers und Seebrücke, sondern war auch auf die Zulassung des Betriebs des Inselhafens gerichtet. Mit Schreiben vom 21.12.2020, hat der VT seinen Antrag dahingehend konkretisiert, dass nicht die Planfeststellung des Hafenbetriebs beantragt wird, sondern die grundsätzliche Feststellung, dass der Aufnahme des bestimmungsgemäßen Betriebs von Inselhafen, Fahrgastschiffanleger, Seebrücke sowie der vom Antrag umfassten Anlagen z.B. zur Ver-/Entsorgung des Inselhafens - vorbehaltlich gesonderter Anzeige- und Genehmigungserfordernisse - öffentliche Belange nicht entgegenstehen, soweit die Betriebsauswirkungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen waren.

Mit Email vom 02.02.2021 wurde dem VT der Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses übersandt und gemäß §§ 72 Abs. 1, 28, 13 VwVfG M-V Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses gegeben. Mit Schreiben vom 16.02.2021 sowie ergänzenden Emails vom 17.02.2021 und vom 22.02.2021 hat sich der VT geäußert.

#### **IV. Materiellrechtliche Würdigung**

##### **1. Planrechtfertigung**

Die erforderliche Planrechtfertigung ist für das Vorhaben „Errichtung Inselhafen Prerow – Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort“ gegeben.

Die Planrechtfertigung stellt ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung dar und ist Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit, dem jedes staatliche Handeln unterliegt. Dieses Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf entsteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urt. v. 06.04.2017, 4 A 2.16 u.a., juris Rn. 32; BVerwG Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075.04, juris Rn. 182; BVerwG, Urt. v. 22.03.1985, 4 C 15.83, juris Leitsatz 1 und Rn. 16; BVerwG, Urt. v. 07.07.1978, IV C 79.76, juris Rn 53).

Die Voraussetzung ist demnach erfüllt, wenn die Planung den Zielsetzungen des Fachplanungsgesetzes, hier also des WVHaSiG M-V, dient und die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, etwa entgegenstehende private Rechte zu überwinden. Neben der Übereinstimmung mit den Zielen des Gesetzes muss das Vorhaben für sich in Anspruch nehmen können, in der konkreten Situation erforderlich zu sein.

Die Gesetzeskonformität ist gegeben. Das Vorhaben hat die Errichtung eines Hafens inklusive einer landseitigen Anbindung sowie mit Errichtung des Fahrgastschiffanlegers die Errichtung einer Anlage in und über schiffbaren Gewässern – hier einer Bundeswasserstraße, speziell einer Seewasserstraße - zum Gegenstand.

Mit dem Vorhaben soll ein Ersatzhafen in Form eines Inselhafens geschaffen werden, der die Funktion eines Nothafens inkl. Etappenfunktion (u.a. Seenotrettung, maritime Notfallvorsorge, Schutzhafen) im Seegebiet vor dem Fischland-Darß-Zingst langfristig sicherstellen soll und mit dem ein Zugang zum allgemeinen Verkehr auf der Bundeswasserstraße erfolgen soll. Die Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße unterfällt dem Gemeingebrauch, vgl. § 3 WVHaSiG M-V i.V.m. § 5 WaStrG.

Die Planung dieser Einrichtungen gehört zu den Zielen des WVHaSiG M-V und ist im Hinblick auf den erstrebten Zugang zum Gemeingebrauch an der Bundeswasserstraße grundsätzlich als sinnvoll zu beurteilen.

Weitere Voraussetzung für die Planrechtfertigung ist, dass das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrundeliegenden Fachplanungsgesetzes vernünftigerweise geboten ist, weil für dieses ein konkreter Bedarf besteht.

Keine Frage der Planrechtfertigung, sondern der Abwägung ist indes, ob sich die Verwirklichung des Ziels auch gegenüber gegenläufigen Interessen durchzusetzen vermag.

Der Bedarf dieses Vorhabens wird hierbei jedoch nicht aus wirtschaftlichen Überlegungen begründet und auch nicht aus der durch den VT in Auftrag gegebenen PLANCO-Studie zu den regionalwirtschaftlichen Effekten der Liegeplätze. Die PLANCO-Studie bezieht sich auf die regionalwirtschaftlichen Effekte, die durch die anhand der Bedarfsplanung ermittelten 33 Sportbootliegeplätze des Inselhafens erzeugt werden können und auf die Wirtschaftlichkeit eines Fahrgastschiffanlegers vor Prerow. Das heißt, bei dieser Studie ist Kernpunkt die Beurteilung der wirtschaftlichen Effekte für Anlagen, die planerisch mitumgesetzt werden sollen. Hierbei wird der Bedarf unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht, jedoch nicht umgekehrt. Die Begründung für die gewählte Anzahl der Liegeplätze im Inselhafen stützt sich zum einen auf den derzeitigen Bestand am Nothafen Darßer Ort und zum anderen auf den im Konzept des regionalen Planungsverbands ausgewiesenen Bedarf.

Für die Rechtfertigung der festgestellten Inselhafenplanung ist ausreichend, wenn der Inselhafen den Zweck- und Zielbestimmungen entspricht, nämlich der erforderlichen Aufrechterhaltung der Funktion eines Nothafens mit Etappenfunktion (u.a. Seenotrettung, maritime Notfallvorsorge, Schutzhafen) im Seegebiet vor dem Fischland-Darß-Zingst in Erfüllung des Widmungszwecks der Gewässer (Gemeingebrauch) bei gleichzeitiger Auflösung des Zielkonfliktes zwischen den Anforderungen des Naturschutzes.

Insofern kann die Planung als vernünftigerweise geboten angesehen werden.

Zur Begründung ergibt sich insbesondere Folgendes:

Ziel und Ausgangspunkt der Planungen ist der Erhalt der Funktionen eines Nothafens im Seegebiet vor der Halbinsel Fischland Darß-Zingst, d.h. die Sicherstellung der Seenotrettung/Notfallversorgung mit kurzen Anfahrtswegen und die Verfügbarkeit eines Schutzhafens für Wasserfahrzeuge. Dies ist auch zukünftig ein zwingendes Erfordernis und dem Umstand geschuldet, dass sich das Hafennetz der Außenküste zwischen Rostock und Barhöft als sehr lückenhaft erweist. Dabei ist zu betonen, dass zum Schutz vor Unwetter ein Netz von Schutz- bzw. Nothäfen an den Küsten der insbesondere vom Freizeitverkehr befahrenen Gewässer für die Sportbootfahrer vorgehalten wird.

Darüber hinaus besteht faktisch und entsprechend der Untersuchungsergebnisse des Regionalen Planungsverbandes Vorpommern am Standort Prerow Bedarf für eine Etappenfunktion, vgl. RREP 2010, Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern, Regionaler Planungsverband Vorpommern.

Aktuell und in der Vergangenheit hat der bestehende Nothafen Darßer Ort in der genannten Region diese wichtige Funktion für die Seenotrettung und für die maritime Notfallversorgung (u.a. Brandbekämpfung, Verletztenversorgung) übernommen, da somit potentielle Einsatzgebiete im Seegebiet vor der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst für den stationierten Seenotrettungskreuzer mit kurzen Anfahrtswegen/-zeiten erreichbar sind.

Der bestehende Nothafen wird durch die DGzRS (Liegeplatz für einen Seenotrettungskreuzer, Lagerflächen/-container, Aufenthaltscontainer), durch örtliche

Fischer (Liegeplätze, Lagerflächen) sowie durch schutzsuchende Wasserfahrzeuge unterschiedlicher Länge (Liegeplätze) genutzt.

Aufgrund der vergleichsweise großen Entfernung zwischen den benachbarten Häfen (ca. 55 km zwischen Warnemünde und Barhöft bzw. den Häfen auf Hiddensee) wird der Nothafen nicht ausschließlich im Fall von bereits eingetretenen Notsituationen angelaufen, sondern erfüllt auch eine sog. Etappenfunktion (vorsorgliche Nutzung).

Die baulichen Anlagen des Nothafens Darßer Ort befinden sich inzwischen überwiegend in schlechtem Zustand. Ein Großteil der Bauwerke wurde 1962 errichtet und bisher nicht ersetzt und mussten in einigen Bereichen bereits mit einem Nutzungsverbot belegt werden. Darüber hinaus ist die Ausstattung des Hafens nicht mehr zeitgemäß und entspricht nicht den geltenden Anforderungen.

Zudem kommt es in der Zufahrt zum Hafen infolge von welleninduzierten Sedimenttransportprozessen zu starken Versandungen. Zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Wassertiefe im Bereich der Hafenzufahrt sind deshalb regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen erforderlich. Im Zeitraum von 1994 bis 2018 wurden je Baggerung durchschnittlich ca. 22.000 m<sup>3</sup> Sand aus der Zufahrt entnommen. Der Spitzenwert der jährlichen Baggermengen lag bei ca. 70.000 m<sup>3</sup>.

Eine weitere Besonderheit hinsichtlich der Lage des bestehenden Nothafens Darßer Ort besteht darin, dass dieser im Jahr 1962 in einem Strandsee nahe „Darßer Ort“ (sog. Ottosee) als Hafen für militärische Zwecke eingerichtet wurde. Die militärische Nutzung des Hafens endete 1990 und zeitgleich wurde der Darßer Ort als Kernzone des Nationalparks „Vorpommersche Boddenlandschaft“ ausgewiesen. Auf Grundlage einer Ausnahmeregelung nach § 7 Absatz 1 Nummer 10 der NatPVorpBIV wurde der ehemalige Militärhafen als Nothafen „Darßer Ort“ weiter genutzt.

Der Schutzzweck des Nationalparks ist u.a. eine „durch menschliche Eingriffe nicht gestörte Entwicklung der Oberflächenformen und der Lebensgemeinschaften natürlicher Neulandbildungen“. In der Kernzone des Nationalparks ist es geboten, „durch geeignete Schutzmaßnahmen die ungestörte Entwicklung natürlicher und naturnaher Lebensgemeinschaften zu sichern, sowie gestörte Lebensgemeinschaften in natürliche oder naturnahe Zustände zu überführen insbesondere durch Einstellung der wirtschaftlichen und militärischen Nutzungen“, vgl. § 3 und § 5 NatPVorpBIV. Dem Schutzzweck entsprechend wurde in dem im Jahr 2002 veröffentlichten Nationalparkplan unter Leitbild und Ziele formuliert: „Für den Nothafen am Darßer Ort soll sobald als möglich ein Ersatzstandort außerhalb des Nationalparks gefunden werden.“

Das Gebiet um den Darßer Ort ist zudem seit 2004 auch Bestandteil des Europäischen Vogelschutzgebietes „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund“ (SPA, DE-1542-401) sowie der Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung „Darß“ und „Darßer Schwelle“ (GGB, DE-1541-301, DE-1540-302) mit zum Teil prioritären Lebensraumtypen des Anhang I der FFH-Richtlinie und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie.

Die aufgrund der Sedimentation am „Darßer Ort“ erforderlichen regelmäßigen Baggerarbeiten in der Fahrrinne/Zufahrt zum bestehenden Nothafen sowie der Betrieb des Nothafens (Schiffs-/Bootsverkehr, KFZ-Verkehr) beeinträchtigen den Schutzzweck des Nationalparks innerhalb der Kernzone. Zudem werden die Erhaltungs-/Entwicklungsziele des SPA und der GGB (insbesondere DE 1541-301 „Darß“) durch die Baggerungen und den Betrieb des Nothafens beeinträchtigt und widersprechen somit den Leitbildern und Zielen des Nationalparkplans bzw. des Managementplans zum GGB „Darß“.

Für das GGB „Darß“ wurde 2018 ein MP veröffentlicht, in dem u.a. Einflüsse der Bauwerke des Nothafens und des Betriebs des Nothafens auf prioritäre LRT dargestellt sind. Der Ottosee ist als Strandsee/Lagune grundsätzlich dem prioritären LRT 1150\* - Lagunen des Küstenraums (Strandseen) zuzuordnen. Aufgrund der baulichen Anlagen und der anthropogenen Nutzung sowie den damit verbundenen Störungen konnte der Bereich des Nothafens nicht dem LRT 1150\* zugeordnet werden. Ursachen sind:

- die künstliche Vertiefung des Ottosees durch Baggerungen bei der Anlage des militärisch genutzten Hafens (nicht leitbildgerechte Wassertiefe für einen Strandsee),
- die Schaffung einer dauerhaften Verbindung zwischen dem Ottosee und der Ostsee durch Herstellung einer Zufahrt zum Hafen (sog. Fahrinne) und die damit verbundene deutliche Veränderung der natürlichen Wasseraustauschprozesse (Versalzung) sowie Trübungen bei der Ablagerung von Sedimenten – auch durch Schraubenstrahl (Schiffe) im Hafenbecken,
- die als Barriere wirkenden Uferbefestigungen (insbesondere die senkrechten Wände).

Auf die Teilflächen des Ottosees bezogen, führen die damit verbundenen Beeinträchtigungen zu einem schlechten Erhaltungszustand im Sinne der FFH-Richtlinie. Zudem bewirkt allein der Bestand des Nothafens Darßer Ort eine gebietsbezogene ungünstige Gesamtbewertung. Für den Bereich des GGB „Darß“ wurde der Zustand des LRT 1150\* somit mit „C“ (schlecht – entspricht „ungünstig“) bewertet. Entsprechend des Managementplans befindet sich der prioritäre LRT 1150\* - Lagunen des Küstenraums (Strandseen) europaweit in einem „ungünstig-schlechten Zustand“ (MP, S. 32). Mittel- bis langfristig wird der Zustand „B“ (gut – entspricht „günstig“) angestrebt. Ausweislich der Ausführungen im MP (S. 80) ist das Erreichen eines guten Erhaltungszustands (B) für den Ottosee möglich.

Hierfür ist es jedoch erforderlich, dass die „Belastungen durch den Nothafen minimiert bzw. abgestellt“ werden (mittelfristig Etablierung des Artenpotenzials). Hierzu gehört „insbesondere die Renaturierung des Nothafens“ als Entwicklungsmaßnahme.

Vor diesem Hintergrund und den bei Baumaßnahmen (z.B. beim Ersatz von Spundwänden, Oberflächenbefestigungen etc.) zu erwartenden Beeinträchtigungen ist eine – auch mit Blick auf die Zielsetzung der Schaffung einer eingeschränkten Etappenfunktion – erforderliche Modernisierung (z.B. Neubau/Erweiterung von Sanitäreanlagen oder Stegen) nicht zielführend und nach Ansicht der zuständigen Naturschutzbehörde auch nicht genehmigungsfähig.

Voraussetzung für die Durchführung der o.g. Entwicklungsmaßnahme (Renaturierung des Nothafens) ist somit die Schaffung eines Ersatzhafens, der die Funktionen des Nothafens mit faktischer Etappenfunktion übernimmt.

Somit besteht seit vielen Jahren ein Zielkonflikt zwischen dem Betrieb bzw. der Nutzung des Nothafens „Darßer Ort“ und den Anforderungen des Naturschutzes. Aus diesem Grund wird angestrebt, einen Ersatzhafen an einem Standort außerhalb der Kernzone des Nationalparks und außerhalb des GGB „Darß“ zu errichten und dauerhaft zu unterhalten.

Die Landesregierung hat sich daher entschieden, einen sog. Ersatzhafen in Erhaltung der o.g. Funktionen des Nothafens in Verantwortung des Landes zu realisieren und



seeseitig der Seebrücke Prerow einen Inselhafen als Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort zu planen, vgl. Beschluss des Landtages 13.03.2015, Kabinettsbeschluss 21.04.2015, Kabinettsbeschluss 20.03.2018.

Darüber hinaus wird auf den technischen Erläuterungsbericht (EB, S. 56 ff.) Bezug genommen, in dem unter Ziffer 5. detaillierte Ausführungen zum Bedarf gemacht werden. Sofern die weitere Entwicklung der Ostseefischerei eine Reduzierung der im Inselhafen beheimaten Fischereiberechtigten und Fischerboote nach sich ziehen würde, können die Liegeplätze alternativ für weitere schutzsuchende Boote oder als Notliegeplätze genutzt werden.

Der VT hat den erforderlichen Bedarf für den Inselhafen als Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dargelegt.

## **2. Ziele der Raumordnung**

Relevante Ziele der Raumordnung im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG enthalten das durch die LEP LVO M-V sowie das durch die RREP VP LVO in Kraft gesetzte Regionale Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2010.

Ausweislich der Karte im Maßstab 1:100.000 des RREP VP liegt der bisherige Nothafen Darßer Ort innerhalb des Vorranggebietes für Naturschutz und Landschaftspflege. Gemäß Ziel 5.1 (3) ist dem Naturschutz und der Landschaftspflege in Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege Vorrang vor anderen raumbedeutsamen Nutzungen einzuräumen. Mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege unvereinbare Planungen, Maßnahmen und Vorhaben sind auszuschließen. Dieser Konflikt wird mit der Schließung des bestehenden Hafens und dem Rückbau seiner Anlagen beseitigt. Zudem kann nach der Verlagerung des Hafenstandortes die natürliche Gewässer- und Küstendynamik im Bereich Darßer Ort zugelassen und somit Grundsatz 5.3 (6) RREP VP entsprochen werden.

Ferner gehört der vor Prerow gelegene Bereich der Ostsee zum Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft und ist gemäß der Karte im Maßstab 1:250000 Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege auf Gewässern. Gemäß Ziel 8.8.(1) LEP M-V ist dem Naturschutz und der Landschaftspflege in den marinen Vorranggebieten Naturschutz und Landschaftspflege Vorrang vor anderen raumbedeutsamen Nutzungsansprüchen einzuräumen.

Ausweislich der Stellungnahme des AfRL VP vom 17.03.2020 unter Beteiligung der obersten Landesplanungsbehörde wird ausgeführt, dass raumbedeutsame Planungen, Maßnahmen, Vorhaben, Funktionen und Nutzungen in dem hier betroffenen Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege auf Gewässern auszuschließen sind, wenn sie nicht mit den Belangen von Naturschutz- und Landschaftspflege vereinbar sind. Vorliegend wurde das Vorhaben maßgeblich von den Umweltbehörden des Landes M-V vorangetrieben und entwickelt. Der Historie der Planung im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens sind zahlreiche naturschutzfachliche Abstimmungen zum Standort und zu den vom Hafen ausgehenden Wirkungen zu entnehmen. Insofern geht das AfRL VP davon aus, dass der geplante Hafen mit den o.g. Belangen vereinbar ist. Nach Prüfung der Antragsunterlagen und unter Verweis auf die Ausführungen unter Pkt. B.IV.12 kommt die Planfeststellungsbehörde ebenfalls zu dem Schluss, dass das Vorhaben mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist.

Mit den genannten Zielen ist das Vorhaben somit vereinbar.

Die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung, die sich aus dem LEP M-V und RREP M-V ergeben, wurden entsprechend § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ROG im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (siehe unten Ziffer B.IV.10.6).

### **3. Strom- und Schifffahrtspolizeiliche Belange**

Die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung nach § 31 Abs. 4 und 5 WaStrG liegen vor. Das Vorhaben bedarf gem. § 31 Abs. 1 WaStrG einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung. Die Genehmigung betrifft die Errichtung, die Veränderung und den Betrieb von Anlagen in und über einer Bundeswasserstraße (Seewasserstraße) (§ 31 Abs. 1 Nr. 2 WaStrG).

Gemäß § 31 Abs. 1 Nr. 2 WaStrG bedürfen die Errichtung, die Veränderung und der Betrieb von Anlagen in, über oder unter einer Bundeswasserstraße oder an ihrem Ufer einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung des WSA Stralsund, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist.

Die Errichtung des Inselhafens und seiner weiteren Bestandteile sowie der Rückbau der Bestandsseebrücke und des Nothafens Darßer Ort können die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im schiffbaren Bereich der Bundeswasserstraße, z.B. durch Auskolkungen, Aufsandungen und das Anbringen oder den Rückbau von Lichtern und Zeichen oder durch temporäre seeseitige bauliche Maßnahmen beeinträchtigen. Nach § 31 Abs. 4 WaStrG kann die Genehmigung unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, die eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verhüten oder ausgleichen.

Die nach § 31 Abs. 1 WaStrG erforderliche strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung darf gem. § 31 Abs. 5 WaStrG nur versagt werden, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist, die durch Bedingungen und Auflagen weder verhütet noch ausgeglichen werden kann.

Gründe, die ein Versagen der Genehmigung rechtfertigen, sind nicht ersichtlich.

Mit Schreiben vom 02.04.2020 hat das WSA Stralsund Hinweise, Bedingungen und Nebenbestimmungen mitgeteilt, die aus ihrer Sicht erforderlich sind, um die Bundeswasserstraße vor Beeinträchtigungen des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes zu schützen und für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu sorgen. Diese finden sich zu einem großen Teil in den unter Ziffer A.III.2.2 enthaltenen Nebenbestimmungen sowie unter Ziffer A.III.3.17 bis A.III.3.21 enthaltenen Zusagen des VT als auch in den Hinweisen unter Ziff. A.III.4.7. bis A.III.4.10 wieder.

Zur Verhinderung von Beeinträchtigungen tragen insbesondere die Regelungen zur Verkehrssicherung, zu den Anzeigepflichten sowie zu den Anzeigepflichten der

zuständigen Kontaktpersonen und Rechtsinhaber als auch zur Gestaltung der Lichtsignalanlage bei.

#### **4. Wasserverkehr**

Belange des Wasserverkehrs i.S.d. § 6 Abs. 1 WVHaSiG M-V stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

Nach § 6 Abs. 6 WVHaSiG M-V sind im Rahmen der Planfeststellung die Voraussetzungen des § 6 Abs. 1 WVHaSiG M-V zu prüfen.

Danach bedürfen Maßnahmen nach § 6 Abs. 1 S. 2 WVHaSiG M-V einer Genehmigung, wenn durch sie eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustands des Gewässers, der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder des ordnungsgemäßen Zustands von landseitigen Anlagen und Einrichtungen im Uferbereich zu erwarten ist.

Im Bereich der Hafenanlagen sowie für den Bereich der Hafengewässer der in der Anlage 1 kenntlich gemachten Fläche der Ostsee kann durch die Errichtung des Inselhafens und des Fahrgastanlegers eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustands des Gewässers auftreten als auch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werden.

Gemäß § 6 Abs. 1 S. 4 und 5 WVHaSiG M-V kann die Genehmigung zum Schutz dieser Schutzgüter Bedingungen und Auflagen vorsehen. Die Genehmigung darf nur versagt werden, wenn durch die Maßnahme eine Beeinträchtigung nach Satz 2 zu erwarten ist, die durch Bedingungen und Auflagen nach Satz 3 weder verhütet noch ausgeglichen werden kann.

Ausweislich der Stellungnahme des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V als zuständige oberste Wasserverkehrs- und Hafenbehörde, vgl. § 11 Abs. 1 Nr. 2 und 3 WVHaSiG M-V, mit Datum vom 28.9.2020, erfüllt das Vorhaben (Inselhafen und Fahrgastschiffanleger) die Anforderungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffs- bzw. Wasserverkehrs im Bereich des Inselhafens Prerow sowie der kenntlich gemachten Wasserflächen i. S. d. § 6 Abs. 1 WVHaSiG M-V. Zudem werden Hinweise und Empfehlungen gegeben. Insbesondere die Nebenbestimmung in Ziffer A.III.2.2 dient dazu, Beeinträchtigungen des für die Schifffahrt erforderlichen Zustands der Hafengewässer zu vermeiden und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Bereich der Hafengewässer zu gewährleisten.

#### **5. FFH Verträglichkeitsprüfung**

##### **5.1 Grundsätze**

Im Folgenden wird nur überblicksweise auf FFH-Zielarten und FFH-Lebensraumtypen Bezug genommen, für die eine Betroffenheit nicht von vornherein, z.B. mangels Vorkommen oder aufgrund der Reichweite der betreffenden Wirkfaktoren, ausgeschlossen werden kann. Im Übrigen wird auf die FFH-Verträglichkeitsstudie Inselhafen Prerow des VTs (Anlage 3.3.1, Teil 2) sowie hinsichtlich der betreffenden Einwendungen auf Kap. B.IV.12.4.3.4, B.IV.12.5.2.2 sowie B.IV.12.5.2.3 verwiesen.

Nach § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das

Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen.

Ein Projekt ist unzulässig, wenn die Prüfung ergibt, dass das Projekt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Erheblich ist eine Beeinträchtigung, wenn hierdurch eine Gefährdung der für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele droht (vgl. BVerwG NVwZ 2007, 1054 Rn. 41, unter Verweis auf EuGH, EuZW 2004, 730 Rn. 49). Grundsätzlich ist daher jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen erheblich und muss als Beeinträchtigung des Gebiets als solches gewertet werden (BVerwG a. a. O.). Ob ein Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne von § 34 BNatSchG führen kann, ist vorrangig eine naturschutzfachliche Fragestellung, die anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalles beantwortet werden muss (vgl. BVerwG a. a. O. 43).

Entsprechend der Festlegungen aus dem Scoping-Termin wurden FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen für folgende Natura 2000-Gebiete vorgelegt:

- EU-Vogelschutzgebiet (SPA) DE 1542-401 „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund“
- Gebiet mit gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) DE-1541-301 „Darß“
- Gebiet mit gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) DE-1540-302 „Darßer Schwelle“

Weitere Natura-2000-Gebiete befinden sich nicht im Wirkungsbereich des Vorhabens.

## 5.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete

Der bestehende Hafen am Darßer Ort soll im Rahmen der Kompensationsmaßnahme geschlossen und der gesamte Ottosee renaturiert werden. Dabei sollen in der Kernzone des Nationalparks und im GGB „Darß“ naturschutzfachlich erwünschte, natürliche Prozesse wieder ermöglicht werden. Betroffen vom Vorhaben sind das GGB DE – 1541-301 „Darß“ und das EG-Vogelschutzgebiet DE-1442-401 „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund“. In der Nähe liegt das GGB DE 1540-402 „Darßer Schwelle“, das eventuell durch Fernwirkungen erreicht werden könnte und deshalb ebenfalls betrachtet wird.

Durch den Neubau des Inselhafens werden keine Erhaltungsziel-Lebensräume eines der GGB überbaut oder nachhaltig geschädigt. Einerseits, weil das Bauvorhaben deutlich außerhalb der GGB liegt und somit keine Fläche eines Lebensraumtyps im FFH-Gebiet direkt überbaut wird, andererseits, weil die indirekten Wirkungen so gering sind, dass es in den GGB nicht zu merkbaren Wirkungen kommt. Fernwirkungen durch Schadstoffeinträge oder Störungen sind nicht zu erwarten. Die Lebensraumtypen in den Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung werden demnach durch den Neubau nicht beeinträchtigt.

Die Renaturierung des Ottosees findet in der Umgrenzung des GGB „Darß“ statt. Mit dem Rückbau der anthropogenen Strukturen (Hafeneinrichtungen, Wege) wird aber

neuer Raum geschaffen für die Erweiterung der naturschutzfachlich wünschenswerten, natürlichen Lebensraumtypen, insbesondere des prioritären Lebensraumtyps 1150\*.

Die vorhandenen Lebensraumtypen in den Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung, speziell des Gebietes „Darß“ werden nicht beeinträchtigt. Die Situation wird insgesamt für die Lebensraumtypen verbessert.

Insgesamt kommt es durch die Renaturierung des Otlosees und den Neubau des Inselhafens nicht zur Verminderung der Brutrevierzahlen von Vögeln. Die Brutbestände aller Erhaltungszielarten bleiben voraussichtlich erhalten. Nach Beendigung der Rückbauarbeiten werden die Bedingungen für Brutvögel im ehemaligen Hafenbereich durch die Entwicklung naturnäherer Strukturen sowie verminderter Störungen durch Besucher und Bootsverkehr verbessert.

Die Wirkung auf Rastvögel ist ebenfalls sehr gering. Es ergibt sich aus den Arbeiten zur Renaturierung kurzzeitig eine geringe Beeinträchtigung, langfristig eine Verbesserung der Lebensbedingungen für Rastvögel.

Der relativ geringe Verlust an Wasserfläche führt ebenfalls nicht zu Beeinträchtigungen der Rastvögel, weil die Strukturhöhung in der Prerowbucht (Schaffung von Hartsubstraten, Leebereichen) eine vorteilhafte Entwicklung für das Nahrungsangebot der Rastvögel initiiert. Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund“ ist daher auszuschließen.

Die Erhaltungsziel-Tierarten Kammmolch, Fischotter, Kegelrobbe, Seehund und Schweinswal erfahren keine erheblichen Beeinträchtigungen. Langfristig verbessern sich die Lebensraumbedingungen durch den Rückbau des Nothafens insbesondere für den Fischotter, aber auch für die Robben, aufgrund der naturnäheren Entwicklung der Lebensräume und der Verlagerung von Schiffsverkehr. Für den Schweinswal ließ der VT auf der Grundlage des besten verfügbaren Wissens Prognosen erstellen, die für den Ausschluss baubedingter erheblicher Auswirkungen hinreichend sind. Durch das Mitigationskonzept in Nebenbestimmung A.III.2.9.5 wird zusätzlich den Prognoseunsicherheiten der errechneten Beurteilungspegel Rechnung getragen, so dass im Ergebnis zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erhebliche Auswirkungen auf Schweinswale sicher ausgeschlossen werden können. Darüber hinaus wird sich zukünftig die Lebensraumqualität für Schweinswale und andere marine Säuger im Untersuchungsraum aufgrund des Entfalls der für die Tiere bislang sehr störenden Auswirkungen der Fahrrinnenunterhaltung zum Nothafen und für den Fischotter aufgrund der Aufwertung bzw. Neuschaffung des Lebensraumes Otlosee (siehe hierzu Ausführungen unter B.IV.7.1.1.2) verbessern.

### 5.3 Einwendungen

Zu den auf Zielarten gem. Anhang II FFH-RL bzw. Anhang I der EU-VSRL gerichteten Einwendungen wird auf Kap. B.IV.12.4.3.4, B.IV.12.5.2.2 sowie B.IV.12.5.2.3 verwiesen.

Darüber hinaus wandte die BImA per Stellungnahme vom 04.04.2020 ein,

- 1.) die Beschränkung der Untersuchungsräume auf das direkte Plangebiet mit Blick auf die räumlichen Auswirkungen der Kompensationsmaßnahme greife zu kurz. Die Zielsetzung der Maßnahme, den Ottosee zu renaturieren und auf ganzer Fläche zu einem FFH-Lebensraumtyp (LRT) 1150\* zu entwickeln, sei zu begrüßen. Gleichwohl wirke sie jedoch im Norden der Lagune deutlich über die definierte Untersuchungsgrenze hinaus und wirke sich mittelfristig durch die abnehmende Salinität der Lagune auf die umfangreichen Flächen des LRT 1330 zumindest temporär aus. Diese Auswirkungen hätten zumindest bis zur landseitigen Grenze des LRT 1330 miterfasst werden müssen. Die BImA vermutet, dass der LRT 1330 ursprünglich durch einen wissenschaftlichen Fehler nicht in den EU-Standarddatenbögen aufgenommen wurde und dies dazu geführt habe, dass eine objektiv gebotene Berücksichtigung des LRT 1330 nicht stattfindet. Zusammenfassend erscheine die Gesamtdarstellung der Antragsunterlagen daher zu einseitig auf die Verbesserung bzw. Wiederherstellung des LRT 1150\* im Ottosee ausgerichtet. Es wäre daher notwendig, den Untersuchungsraum zu erweitern und damit die Auswirkungen auf den LRT 1330 um den nördlichen Teil des Ottosees mit darzustellen und zu bewerten.

Der VT erwiderte hierauf im Erörterungstermin, aus den vorliegenden Untersuchungen werde bereits hinreichend ersichtlich, dass durch die Renaturierung des Ottosees und die Überführung des Ottosees zum prioritären LRT 1150\* der LRT 1330 nicht wesentlich beeinträchtigt sei und nannte dafür folgende Gründe:

- Vergleichsweise kleinräumige Änderung der Salinität im Ottosee führen zu keiner maßgeblichen Flächenverringering des LRT 1330 im GGB.
  - Flächenmäßige Veränderungen des LRT 1330 am Darßer Ort werden gem. FFH-Managementplan Darß nicht als Verschlechterungen oder Verbesserungen gewertet, da die vorliegende Küstendynamik stetige natürliche Veränderungen bedingt (Bildung von Lagunen, Dünen, Sandbänke).
  - Der FFH-Managementplan beschreibt folgende Perspektive für den LRT 1330: „...im Zuge der dynamischen Entwicklungen am Darßer Ort (kann es) durchaus zu Veränderungen im Flächenumfang kommen, indem Bestände durch Aussüßung und Sukzession verschwinden und andere sich an neu entstehenden Lagunengewässern etablieren.“
- 2.) der UVP-Bericht komme „zu dem Ergebnis, dass eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich sei, da das ‚Projekt‘ i. S. d. § 34 Abs. 1 BNatSchG, unmittelbar der Verwaltung des FFH-Gebietes‘ diene. Dabei wäre nach hiesiger Auffassung zu hinterfragen, ob hierbei das ‚Projekt‘ nur die Kompensationsmaßnahme umfasst oder ob es, des Zusammenhanges wegen, aus der Kombination Neubau Inselhafen und Renaturierung Ottosee besteht. Im zweiten Fall dürfte die Feststellung, die Maßnahme diene unmittelbar der Verwaltung des FFH-Gebietes, nicht zutreffen.“

Der VT erwiderte hierauf im Erörterungstermin, dass Kompensationsmaßnahmen, die für sich genommen unmittelbar der Verwaltung des Natura 2000-Gebietes dienen, nicht vom Projektbegriff des § 34 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen seien. Das gelte auch dann, wenn das Gesamtvorhaben nicht unmittelbar der Verwaltung

des Natura 2000-Gebietes diene. Auf diese Weise sollen Maßnahmen, die der unmittelbaren Verwaltung des Natura 2000-Gebietes dienen, privilegiert werden. Insoweit könne und solle für integrierte Kompensationsmaßnahmen eines Gesamtvorhabens nichts anderes gelten als für isolierte Maßnahmen. Im Hinblick auf die Zielsetzung der Natura 2000-Richtlinien, eine Verbesserung des Erhaltungszustandes der Gebiete zu erreichen, könne und dürfe es keinen Unterschied bei der juristischen Bewertung von Maßnahmen machen, ob diese isoliert durch die Naturschutzbehörden durchgeführt werden oder auf Anregung der Naturschutzbehörden unter Bezugnahme auf den FFH-Managementplan als Kompensationsmaßnahmen geplant und umgesetzt werden. Für den Teilbereich des Inselhafens, dessen Errichtung nicht der Verwaltung eines Natura 2000 Gebietes dient, sei eine FFH-Prüfung vorgenommen worden.

Die BImA erklärte im Erörterungstermin, dass sie ihre Einwendungen nach Kenntnisnahme der o.g. Erwiderung als ausgeräumt ansieht. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an.

#### 5.4 Fazit

Auf Grundlage der in sich schlüssigen und fachlich nicht zu beanstandenden Ausführungen der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile unter Berücksichtigung der in den Nebenbestimmungen festgelegten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sicher ausgeschlossen werden kann.

### **6. Betroffenheit besonders und streng geschützter Arten i.S.v. § 44 BNatSchG**

Im Folgenden wird nur überblicksweise auf Arten / Artengruppen Bezug genommen, für die eine Betroffenheit nicht von vornherein z.B. mangels Relevanz / Vorkommen oder aufgrund der Reichweite der betreffenden Wirkfaktoren ausgeschlossen werden kann. Im Übrigen wird auf den Artenschutzfachbeitrag des VTs (Anlage 3.3.1 Teil 1) sowie hinsichtlich der betreffenden Einwendungen auf Kap. B.IV.12.4.3.4 B.IV.12.5.2.2 sowie B.IV.12.5.2.3 verwiesen.

Da es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft handelt, liegt bei nicht europäisch geschützten Arten kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

#### Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verbietet es, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Maßnahme V1<sub>AR</sub> sieht aufgrund der Bedeutung des Plangebietes im Bereich des Ottosees für Vögel eine Bauzeitenbeschränkung vor. Der Rückbau des Nothafens wird zwischen dem 1. September bis zum 31. März überwiegend außerhalb der Brutzeit stattfinden. Im gesamten Plangebiet sowohl im Bereich des Nothafens als auch der Seebrücke trägt die ökologische Baubegleitung (Maßnahme V5<sub>AR</sub>) dafür Sorge,

dass keine Tiere getötet werden können. Insbesondere bei eher unwahrscheinlichen Bruten schon ab Anfang März (siehe Störungsverbot) trägt die ökologische Baubegleitung dafür Sorge, dass Vögel rechtzeitig mit der Brutplatzwahl ausweichen.

Hinsichtlich ggf. noch besetzter Fledermausquartiere vor Baubeginn stellen die zeitlichen Beschränkungen für Gehölzfällungen und -rodungen (LBP-Maßnahme V1<sub>AR</sub>) sowie die Nachsuche durch die ökologische Baubegleitung (LBP-Maßnahme V5<sub>AR</sub>) sicher, dass eventuell neu zugewanderte Vorkommen erkannt und bei Bedarf umgesiedelt werden können, so dass auch für solche Tiere eine Verletzung oder Tötung, die über dem allgemeinen Lebensrisiko liegt, auszuschließen ist. Eine im – unwahrscheinlichen - Bedarfsfall vorzunehmende Umsiedlung der Tiere fällt nach § 44 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG nicht unter die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG, da es sich um eine Maßnahme handelt, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist.

Auch soweit Individuen der Artengruppe Fledermäuse, Fischotter, Robben, Schweinswale oder Amphibien überhaupt im physisch wirksamen Bereich der Baumaßnahmen vorkommen können, werden erhebliche Auswirkungen auf diese Tiere durch entsprechende bauzeitliche Maßnahmen ausgeschlossen. Sollten außerplanmäßige Rodungen von Höhlenbäumen erforderlich werden, ist dies durch Umweltbaubegleitung (LBP-Maßnahme V5<sub>AR</sub>) zu begleiten, um das Vorhandensein von Fledermaus-Winterquartieren auszuschließen. In Modifikation und Ergänzung der ursprünglich durch den VT konzipierten LBP-Maßnahme V4<sub>AR</sub> wird durch das Mitigationskonzept für den Schweinswal (Nebenbestimmung A III.2.9.5) entweder ausgeschlossen, dass sich zum Zeitpunkt gehörschädigender Rammarbeiten Schweinswale oder Robben im Wirkraum der Bauarbeiten befinden oder es werden hinreichend wirksame Minderungsmaßnahmen vorzusehen, um erhebliche Schädigungen und Tötungen auszuschließen.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind somit nicht erfüllt.

### Störungsverbot

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören.

Die Baustelle für den neuen Inselhafen ist weit genug von Vogel-Brutstätten entfernt, dass von den Bauarbeiten am Inselhafen keine relevanten Wirkungen auf Brutvögel ausgehen können. Das gilt auch für den intensiv genutzten Strandbereich am Fuß der Seebrücke. Dort bewegen sich während des ganzen Jahres Menschen und Hunde, so dass von Bauarbeitern keine zusätzlichen Störungen mehr ausgehen.

Aufgrund der Bedeutung des Plangebietes Ottosee für Vögel sieht LBP-Maßnahme V1<sub>AR</sub> eine Beschränkung des Zeitraumes für den Rückbau des Nothafens bzw. die Renaturierung des Ottosees auf den 1. September bis zum 31. März vor. Somit werden



erhebliche Störungen während des überwiegenden Teils der besonders sensiblen Brutzeit der Vögel vermieden.

Früher, noch in der Zeit der Rückbaumaßnahme bis März mit der Brut beginnende Vogelarten kommen im Umfeld der Baustellen in der Regel nicht vor. Theoretisch kämen Spechte oder Eulen sowie der Seeadler oder Kormoran in Betracht, die früh im Jahr mit ihrer Brut beginnen. Spechte und Eulen benötigen jedoch große Bäume zur Brut, die vom Vorhaben nicht berührt werden. Kormorane brüten ebenfalls nicht im Bereich des Nothafens. Seeadlerbruten auf dem Darß befinden sich in so großer Entfernung, dass deren Brut nicht gestört werden kann. Vorsorglich wird durch die ökologische Baubegleitung (Maßnahme V5<sub>AR</sub>) auch für unerwartet früh beginnende Bruten ab März vermieden, dass gezielte Störungen der Nestbauaktivität stattfinden bzw. wird dafür Sorge getragen, dass die Vögel mit der Brutplatzwahl ausweichen können.

Rastvögel sind nicht wie Brutvögel an bestimmte Orte (Brutplätze) oder Reviere gebunden und somit sehr flexibel in ihrer Ortswahl. Sie werden aus dem näheren Umfeld der Baustelle Seebrücke / Inselhafen im Umkreis von ca. 100-250 m durch die Bauarbeiten zunächst vertrieben. In Anbetracht der Größe des Lebensraums in der Prerower Bucht ist dies ein vergleichsweise kleiner Bereich. Die Vögel können auf andere Küstenabschnitte ausweichen. Da die Störung nur temporär während der Bauzeit auftritt, stehen alle Nahrungsflächen bis auf die direkt vom neuen Inselhafen überbauten grundsätzlich weiterhin zur Verfügung. Auch den Bereich des Nothafens werden störanfälligere Individuen der Rastvögel während der Rückbauarbeiten meiden. Den zeitweiligen Verlust der Hafengebucht und der Zufahrtsrinne durch Störungen können sie durch Ausweichen in andere Gewässer der Darß-Zingster Boddenkette kompensieren. Die zeitweilige Beeinträchtigung ist so gering, dass es nicht zu Verminderungen der Populationen im Bereich der Boddenküste kommt. Nach Beendigung der Bauarbeiten steht mit dem nun flacheren, ehemaligen Hafenbecken und seiner weiteren natürlichen Entwicklung ein besserer Lebensraum für alle Arten langfristig zur Verfügung.

Jagende Fledermäuse und der Fischotter werden durch die Bauarbeiten nicht erheblich gestört. Zudem wird bauzeitlich auf nächtliche Beleuchtung verzichtet, insofern diese nicht zwingend für den Bauablauf erforderlich ist (LBP-Maßnahme V2<sub>AR</sub>). Erhebliche Störungen jagender Fledermäuse sind daher sicher auszuschließen. Die verbleibenden Störwirkungen auf den Fischotter erscheinen nicht als geeignet, den stabilen, gemäß FFH-Managementplan GGB Darß als gut bewerteten Erhaltungszustand der lokalen Population im Bereich des Darßer Orts und des Nationalparks zu beeinflussen. Erhebliche Störungen mit negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population sind daher auszuschließen.

Schweinswale können den lokalen und zudem nur temporären Störungen durch die Bauarbeiten ausweichen, ohne dass es zu Beeinträchtigungen der Population kommt. Zudem können nach übereinstimmender Auffassung der Gutachter des VTs und der zuständigen Naturschutzbehörde unter Berücksichtigung des Mitigationskonzeptes gemäß Nebenbestimmung A.III.2.9.5 erhebliche Störungen sicher ausgeschlossen werden.

Die betriebsbedingten Störwirkungen auf alle Tierarten verändern sich nicht wesentlich gegenüber dem gegenwärtigen Zustand. Durch das betriebliche Beleuchtungskonzept

(LBP-Maßnahme V3<sub>AR</sub>) wird das Blenden nächtlich überfliegender Tiere vermieden. Die Störwirkungen des Schiffsverkehrs verlagern sich tendenziell eher aus dem empfindlichen Bereich der Nationalpark-Kernzone in den vorbelasteten Bereich vor Prerow. Die erheblichen Störwirkungen der regelmäßigen Fahrrinnenbaggerungen können durch die Realisierung des Vorhabens vollständig entfallen.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind somit sicher auszuschließen.

#### Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Zeitliche Beschränkungen für Gehölzfällungen und -rodungen (LBP-Maßnahme V1<sub>AR</sub>) sowie die ökologische Baubegleitung (LBP-Maßnahme V5<sub>AR</sub>) stellen sicher, dass keine Vogelnester oder besetzte Fledermausquartiere während der Brutsaison beschädigt oder zerstört werden.

Das derzeitige Hafenbecken besitzt entsprechend der gegenwärtigen Erkenntnisse nur eine eingeschränkte Bedeutung als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte für den Fischotter, wie aus der Bewertung dieses Teillebensraums mit „C“ im „Managementplan für das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung DE 1541-301 Darß“, S. 70 hervorgeht. Als direkte Beeinträchtigungen werden beschrieben: Eintiefung, regelmäßiges Ausbaggern und starke Uferbefestigung auf mind. 50 % der Uferlinie. Erfahrungsgemäß wird lediglich die Wasserfläche als Verbindungseinheit zu anderen mit A bewerteten Teilhabitaten vom Fischotter genutzt. Die Fischotter-Individuen sind sehr mobil und können innerhalb der Lebensräume des Darß gut ausweichen, so dass kein Mangel hinsichtlich Versteckmöglichkeiten oder anderer Lebensraumbestandteile besteht. Bezogen auf das Gesamtgebiet setzt der Managementplan für die Habitate des Fischotters auf Grund des Überwiegens gut erhaltener Teilhabitats einen guten Erhaltungszustand B an. Die ökologische Funktion des bisher mit ungünstig bewerteten Hafenbeckens wird durch die gut bewerteten Teilhabitats im räumlichen Zusammenhang hinreichend erfüllt und künftig durch den Rückbau des Nothafens entsprechend den Zielstellungen des Managementplans deutlich verbessert. Von einer Schädigung mit negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population ist demnach nicht auszugehen.

Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Schweinswalen werden nicht beschädigt, da keine Lebensräume in relevanter Weise verkleinert werden. Nach übereinstimmender Auffassung der Gutachter des VTs und der zuständigen Naturschutzbehörde kann unter Berücksichtigung des Mitigationskonzeptes gemäß Nebenbestimmung A.III.2.9.5 eine Beeinträchtigung bzw. Schädigung von Aufzuchtgebieten im Bereich der Prerower Bucht sicher ausgeschlossen werden.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände der § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 4 BNatSchG sind somit nicht erfüllt.

## Zusammenfassung

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG lassen sich unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen vollständig vermeiden.

## **7. Naturschutz und Landschaftspflege**

### 7.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

#### 7.1.1 Grundsätze

Nach § 15 BNatSchG hat der VT, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Kompensationsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Sind die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen, hat gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG eine naturschutzrechtliche Abwägung stattzufinden. Ist das Vorhaben im Ergebnis dieser Abwägung zulässig, hat der Verursacher nach § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten.

#### 7.1.2 Eingriff

Gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des Gesetzes Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Die Errichtung und der Betrieb der geplanten Netzanbindungsleitungen stellen einen solchen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG sowie § 12 Abs. 1 Nr. 2 und 13 NatSchAG M-V dar. Dieser bedarf gemäß § 12 Abs. 6 NatSchAG M-V der Genehmigung.

Im LBP wird das betroffene Gebiet und die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft detailliert beschrieben. Es handelt sich in den beiden Plangebieten Nothafen Darßer Ort (NH) und Neubau Inselhafen + Seebrücke Prerow (IHP) um folgende Wirkungen:

#### Baubedingt:

<b>Wirkfaktor</b>	<b>Auswirkung</b>	<b>NH</b>	<b>IHP</b>	<b>Betroffene Wert- und Funktionselemente</b>
Temporäre Überbauung durch Baustelleneinrichtungen, Flächenbeanspruchung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Biotopverlust/-degeneration</li><li>- Bodendegeneration</li><li>- Beeinträchtigung der natürlichen Erholungseignung</li></ul>	X	X	Biotopfunktion, faunistische Funktion, Boden, Landschaftsbild

Schallemissionen	- Beeinträchtigung der natürlichen Erholungseignung		X	Landschaftsbild
	- Temp. Verlust von Lebensräumen für Tiere	X	X	Faunistische Funktion
Erschütterungen durch Einbringen von Pfählen	- Temp. Verlust von Lebensräumen für Tiere		X	Faunistische Funktion
Sedimentaufwirbelungen und Trübungsfahnen (durch Kabelverlegung, Steinschüttung, Spundwände, Baggerungen etc.)	- Temp. Verlust von Lebensräumen durch Wassertrübung - Potenz. Freisetzung von Stoffen im Sediment	X	X	Biotopfunktion, faunistische Funktion, Wasser

### Anlagebedingt:

Wirkfaktor	Auswirkung	NH	IHP	Betroffene Wert- und Funktionselemente
Bauwerke (Wellenbrecher, Seebrücke etc.)	- Biotop- und Lebensraumverlust, Veränderung der Standortverhältnisse - Bodenverlust/-degeneration/-versiegelung - Verlust von Landschaftsbildqualität durch Verbauung		X	Biotopfunktion, faunistische Funktion, Boden, Landschaftsbild
Veränderung von Strömungen und Sedimenttransporten durch Bauwerke (Wellenbrecher)	- Veränderung Lebensräume, Beeinflussung Sedimentverteilung		X	Biotopfunktion, faunistische Funktion, Boden
Beleuchtung	- Beeinträchtigung von Teillebensräumen durch visuelle Störreize		X	faunistische Funktion
Überprägung von Meeresfläche	- Beeinträchtigung des Mikroklimas (durch Verschattung)		X	Klima/Luft

### Betriebsbedingt:

Wirkfaktor	Auswirkung	NH	IHP	Betroffene Wert- und Funktionselemente
Schallemissionen durch Bootsverkehr und Verkehr auf der Seebrücke	- Beeinträchtigung der natürlichen Erholungseignung durch Lärm - Beeinträchtigung von Teillebensräumen durch visuelle Störreize und Verlärmung		X	Landschaftsbild, faunistische Funktion
Schadstoffemissionen durch Bootsverkehr	- Beeinträchtigung von Gewässern durch Schadstoffeintrag		X	Wasser

### 7.1.3 Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen

Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher des Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind dabei vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten

Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot zielt also nicht auf die Vermeidung des Eingriffs, sondern der mit ihm verbundenen nachteiligen Folgen ab (vgl. BVerwG NVwZ 1997, 914; NVwZ-RR 2015, 15, 17). In Betracht kommt nicht nur schlichtes Unterlassen bestimmter Maßnahmen; auch die Durchführung zusätzlicher Maßnahmen kann zur Schadensvermeidung geboten sein (BVerwG NVwZ-RR 2015, 15, 17). Seine Grenze findet das Vermeidungsgebot in der Zumutbarkeit, also im Übermaßverbot. Die dem Verursacher auferlegten Maßnahmen müssen daher geeignet, erforderlich und angemessen sein.

Der VT hat sowohl technische Minimierungs- und planerische Optimierungsmaßnahmen als auch naturschutzfachliche Vermeidungsmaßnahmen im LBP (Anlage 3.2.1) dargelegt.

#### Technische Minimierungs- und planerische Optimierungsmaßnahmen

1. Lage des Inselhafens: Kriterium für die Lage war, dass bei der erforderlichen Größe der Einfluss auf die Küstenmorphologie im Strand- und Vorstrandbereich deutlich reduziert wird. Hierzu wurde ein externes Fachgutachten vom „Danish Hydraulic Institute“ (DHI) zusammen mit der Universität Rostock erstellt, in dem der Einfluss des Hafens auf den Sedimenttransport untersucht wurde.
2. Verwendung von Natursteinen für den Wellenbrecher: Das Einbringen von Hartsubstrat in Bereiche von Weichsubstraten ist zwar als Eingriff zu werten, doch kommt dem Naturstein-Hartsubstrat, im Vergleich zu konstruktiven Alternativen wie einer Spundwand oder einem Senkkasten, eine höhere Habitatfunktion zu.
3. Böschungsneigung des Wellenbrechers: Die vergleichsweise steile Neigung reduziert die Aufstandsfläche auf dem Seegrund.
4. Gründung der Steganlagen auf Stahlrohrpfählen: Hierdurch kann ebenfalls der Eingriff in die Meeresbiotope deutlich reduziert werden gegenüber anderen Alternativen zur Gründung.
5. Rammarbeiten überwiegend vibrierend: Das emissionsstärkere schlagende Einbringverfahren wird nur auf den letzten Metern der Rammungen eingesetzt, so dass die baubedingten Schallemissionen wesentlich reduziert werden und im Ergebnis die Richtwerte nach AVV Baulärm nur an wenigen Tagen überschritten werden.

#### Naturschutzfachliche Vermeidungsmaßnahmen

Im LBP (Anlage 3.2.1 sowie Maßnahmenblätter Anlage 3.2.2) werden auch die folgenden Schutzmaßnahmen (S), Vermeidungsmaßnahmen (V), Artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen (V<sub>AR</sub>) sowie Maßnahme im Rahmen eines Risikomanagements (RM) beschrieben:

- S1 Schutz von sensiblen Biotopen:
- Im Zuge der Kompensationsmaßnahme am Nothafen sowie an der landseitigen Seebrücke werden bereits versiegelter Flächen als Material- und Baustofflager genutzt. Das Baufeld (insbesondere im Dünenbereich) wird sichtbar begrenzt, um das Befahren von geschützten Biotopen bzw. Lebensräumen von geschützten Tierarten zu vermeiden.
- S2 Baumschutzmaßnahmen
- Baumschutzmaßnahmen werden im unmittelbaren Baubereich mit ortsfestem Bretterzaun gemäß DIN 18920 umgesetzt.
- S3 Schutz der Küstengewässer und des Grundwassers vor Verunreinigung
- Gegen eine Verunreinigung von Gewässern und des Grundwassers durch Baumaterialien, Öle und Treibstoffe während der Bauphase, z. B. bei der Demontage der seeseitigen Bestandteile des Nothafens wird vorgesorgt (z.B. Vorhaltung von Ölsperren, Sorbenssperrungen). Es gilt ein Nulleinleitungsprinzip für Bauschiffe: Vermeidung von Einleitung von Abwasser und Verwendung von möglichst biologisch schnell abbaubaren Hydraulikflüssigkeiten, Vorsorge gegen Eintrag kontaminierter Abwässer, Betriebsmittel und Feststoffe (wie Müll) in Gewässer. Beim Rückbau des Nothafens wird Vorsorge vor eventuell ins Wasser gelangtem Abbruchmaterial getroffen. Gelangen Baumaterialien dennoch ins Wasser, werden diese wiederaufgenommen und entsorgt. Im Nothafen zurückzubauende Spundwände werden an der Gewässersohle abgebrannt. Bestandteile der Spundwände unterhalb der Gewässersohle bleiben vorhanden, um Auswirkungen am Gewässerboden und größere Abgrabungen durch vollständiges Entfernen zu vermeiden. Die Entsorgung von im Inselhafen anfallenden Schmutzwasser wird über eine Entsorgungsleitung mit Anschluss an das öffentliche Abwassernetz umgesetzt. Auf die Verwendung von Streusalz auf der Seebrücke wird verzichtet.
- V1<sub>AR</sub> Bauzeitenbeschränkung Vögel
- Aufgrund der hohen Bedeutung des Plangebietes im Bereich des Nothafens Darßer Ort werden dort die Maßnahmen zur Renaturierung außerhalb der Brutzeit zwischen dem 1.9. und 31.3. stattfinden, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände (vgl. § 44 BNatSchG) zu vermeiden.
- V2<sub>AR</sub> Vergrämung von marinen Säugern
- Zur Vergrämung von marinen Säugern waren gemäß LBP-Unterlage zunächst zwei Pinger vor Beginn der Rammungen im Nahbereich (im Umfeld von 100 – 200 m) um die Rammbaustelle vorgesehen. Im Einvernehmen mit dem NPA VP wurde diese Vorgehensweise fallen

gelassen und stattdessen der Einsatz des FaunaGuard-Systems (siehe Seite 132) festgelegt.

Zusätzlich werden die Rammungen mit einem Softstart beginnen, indem sich die Schlagenergie des Rammhammers nach dem ersten Rammschlag langsam steigert. Der Softstart kann als weiterführende, zeitlich überschneidende Vergrämung angesehen werden, da Tiere, die sich trotz der Vergrämung mit dem FaunaGuard-System eventuell noch im Gefährdungsbereich befinden, die Chance haben, sich von der Schallquelle zu entfernen, bevor diese mit voller Schlagenergie läuft.

V3<sub>AR</sub> Betriebliches Beleuchtungskonzept

Einsatz von minimaler und gezielter, warmweißer (< 3000 K) Beleuchtung der Seebrücke und des Hafens (gezielte Beleuchtung des Fußwegs, ggf. Bewegungsmelder), die das Blenden von Tieren vermeidet und die nächtliche Anziehung der Insektenfauna verringert.

V4<sub>AR</sub> Baubedingtes Beleuchtungskonzept

Auf nächtliche Beleuchtung während der Renaturierung des Ottosees wird zum Schutz von jagenden Fledermäusen und zur Minderung der Störung für den Fischotter (hier insbesondere die Wasserfläche) verzichtet.

V5<sub>AR</sub> Umweltbaubegleitung

Eine ökologische Baubegleitung ist insbesondere bei potenziell ab März beginnenden Bruten für Maßnahmen zur Renaturierung einzusetzen, um ggf. gezielte Störung der Nestbauaktivität zu vermeiden, so dass die Vögel mit der Brutplatzwahl ausweichen können. Das Roden von Bäumen ist nicht vorgesehen. Sollte jedoch außerplanmäßig die Rodung von Höhlenbäumen erforderlich werden, ist dies durch Umweltbaubegleitung zu begleiten, um das Vorhandensein von Fledermaus-Winterquartieren auszuschließen.

V6 Reduzierung von Trübstoffen bei Umlagerung/Einbringen von Substrat auf Meeresboden

Die Umlagerung von Baggergut im Zuge des Anhebens der Gewässersohle des Ottosees auf Zielzustand (im Rahmen der Renaturierung) ist so zu gestalten, dass Trübstoffentwicklung reduziert wird. Dazu ist der Einbau des Baggerguts durch Greifbagger mit gedeckelter Schaufel vorzunehmen. Die Ablagerung des Baggerguts ist zur Reduzierung der Fallhöhe unmittelbar über Wasseroberfläche oder vorzugsweise unter Wasser umzusetzen. Ebenso sind zur Minimierung von Trübungsflächen sowie zur Reduzierung der Lärmemission die Steine für den Wellenbrecher gezielt unter Wasser abzulegen.

- V7 Minimale Baustelleneinrichtung
- Im Zuge der Baumaßnahme werden Baumaterialien und Erdmassen flächensparend gelagert. Die Einrichtung von Lagerflächen wird auf relativ unempfindlichen, bereits versiegelten Flächen vorgenommen. In Anspruch genommene Flächen werden nach Abschluss der Arbeiten vollständig geräumt. Die Baustellenumgebung wird vor Befahren gesichert. Auf unnötige Versiegelung und Verdichtung wird verzichtet. Belastetes und unbelastetes Bodenmaterial wird voneinander getrennt. Zum Einsatz kommen emissionsarme Baumaschinen und Bauverfahren nach neuestem Stand der Technik.
- V8 Verminderung der Beeinträchtigung landschaftsgebundener Erholungsfunktion
- Bauzeitlich findet u.a. eine Beschränkung insbesondere der lärmemittierenden Bauarbeiten (Einsatz schwerer Geräte, insbesondere Rammungen und Rüttelarbeiten) im Bereich von Strand und Flachwasser des Neubaus des Inselhafens außerhalb der Sommerferien (15. Juni bis 15. September) Anwendung. Baugeräte und Bauverfahren mit besonders geringen Schallemissionen werden bevorzugt. Wegeverbindungen von Prerow zum Strand bleiben durch einen temporären Strandzugang erhalten.
- Für den Standort der Anlage wurde ein Raum mit bereits bestehender landschaftlicher Vorbelastung durch die vorhandene Seebrücke gewählt, wodurch keine Verbauung völlig unzerschnittener Bereiche erfolgt. Die Attraktivität der Anlage wird durch die gewählte Linienführung der Seebrücke und dadurch entstehende Sichtachsen gesteigert. Zur Verminderung der visuellen Wirkung der Anlage wird auf vertikale Verbauung durch Gebäude über 10 m Höhe verzichtet. Die Erstellung der Wellenschutzbauwerke für den Inselhafen erfolgt mit natürlichen Materialien (Natursteinwellenbrecher).
- A1 Wiederherstellung von Lagunen/Strandseen und Renaturierung der Fahrinne
- RM1 Risikomanagement zur veränderten Küstenmorphologie
- Den in den Simulationen des DHI (siehe Anlage 9.1 zum Antrag auf Planfeststellung) gezeigten langfristigen morphologischen Veränderungen und der genannten Prognoseunsicherheit kann im Rahmen der Planfeststellung mit Maßnahmen des Risikomanagements und ggf. erforderlichen Gegenmaßnahmen begegnet werden. Das Risikomanagement ist die systematische Erfassung und Beurteilung von Risiken sowie die Steuerung von Gegenmaßnahmen insbesondere bei Prognoseunsicherheiten im Zusammenhang mit zulassungsrelevanten Beeinträchtigungen. Ein Projektziel des Vorhabens ist es, eine anthropogene hervorgerufene Veränderung der Küstenlinie zu verhindern. Es wird ein Schwellenwert definiert, bei dessen Überschreitung Korrekturmaßnahmen ergriffen werden sollen.



Dieser entspricht der Prognose der Uferlinienverschiebung des Modells nach 15 Jahren. Entsprechend stellt der Schwellenwert eine Überschreitung der Prognosen zur Sedimentverlagerung dar. Die Korrekturmaßnahme wird zu dem Zeitpunkt ergriffen, sobald der Schwellenwert überschritten ist, auch wenn dies deutlich früher als 15 Jahre nach Projektrealisierung stattfindet.

Weitere Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen bzw. Ergänzungen zu den o.g. Maßnahmen wurden mit folgenden Nebenbestimmungen festgelegt:

1. Erforderlichkeit der Anzeige von Korrekturmaßnahmen im Rahmen des RM1 (A.III.2.9.1)
2. Konzept zur zielgerichteten Verfüllung der Fahrrinne (A.III.2.9.2)
3. Einbeziehung eines Fischotterexperten falls ein Fischotterbau entdeckt wird (A.III.2.9.3)
4. Bauzäunung / Begrenzung für Fahrzeuge zum Schutz von Reptilien und Amphibien (A.III.2.9.4)
5. Mitigationsstrategie für den Schweinswal (A.III.2.9.5)

#### 7.1.4 Ermittlung des Kompensationsumfangs

Soweit Beeinträchtigungen nicht vermeidbar sind, ist der VT verpflichtet, sie durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Unter Berücksichtigung der angeordneten Vermeidungsmaßnahmen verbleiben hier weiterhin Beeinträchtigungen aus folgenden Konflikten, die der Kompensation (Ausgleich bzw. Ersatz) bedürfen:

<b>Konflikt-Nr.</b>	<b>Biotoptypen, faun. Funktionen, abiotische Wert- u. Funktionselemente und Landschaftsbildräume, Beschreibung der Beeinträchtigungen</b>	<b>Flächenverlust</b>
B1	Temporärer Verlust von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen durch baubedingte Flächenbeanspruchung	14.625 m <sup>2</sup>
B5	Anlagebedingter Verlust von Biotopen (Lebensräumen für Tiere und Pflanzen) durch Versiegelung	13.164 m <sup>2</sup>
B6	Anlagebedingter Verlust von Wertelementen mit besonderer Bedeutung (Biotope gem. § 30 BNatSchG)	7.328 m <sup>2</sup>
Bo2	Sandentnahme aus einer Untiefe	3.028 m <sup>2</sup>
Bo3	Anlagebedingter Verlust der Speicher- und Reglerfunktion sowie der biotischen Lebensraumfunktion von Böden allgemeiner Bedeutung durch Versiegelung	Multifunktional über Biotopfunktion erfasst
L4	Anlagebedingter Verlust von Landschaftsbildqualität durch Verbauung	Multifunktional über Biotopfunktion erfasst

Als landesweit gültige Vorgaben zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs dienen die Verwaltungsvorschriften

- Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) Mecklenburg-Vorpommern (2018): Hinweise zur Eingriffsregelung (HzE)
- Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) Mecklenburg-Vorpommern (2017): Naturschutzrechtliche Behandlung von Eingriffen im Küstenmeer von Mecklenburg-Vorpommern. Hinweise zur Eingriffsregelung für den marinen Bereich (HzE marin)

Die Ableitung der aus den jeweiligen Konflikten resultierenden Eingriffsflächenäquivalente ist im LBP (Anlage 3.3.2) dargelegt.

#### Einwendungen gegenüber der im LBP dargelegten Bilanzierung

Gegenüber der ursprünglichen Beschreibung und Bilanzierung der Maßnahme A1 im LBP forderte die untere Naturschutzbehörde in ihrer schriftlichen Stellungnahme vom 08.04.2020 und im Nachgang zum Erörterungstermin folgende Korrekturen bzw. Erläuterungen:

- Leitungen sind gemäß HzE marin als dauerhaft wirksame Eingriffe zu behandeln, „weil es zu dauerhaften Veränderungen des Tiefenprofils und der Sedimentstruktur kommt.“ Das StALU VP fordert daher den Ansatz eines Wirkfaktors von 1 für den Kabeldurchmesser.

Die Bilanzierung wurde mit Anlage IHP\_22\_A3 entsprechend der Forderung durch den VT korrigiert.

- Das StALU VP beanstandete, dass der Gutachter des VTs mehrere Betroffenheiten von Funktionselementen mit besonderer Bedeutung ableite, u. a. Lebensräume im Bestand bedrohter Tierarten, aber auf S. 119 des LBP keine Notwendigkeit eines additiven Kompensationsbedarfs sehe. Konkret formuliert das StALU VP allerdings nur mit Blick auf die Wirkungseffekte des impulsrammbedingten Unterwasserschalls auf den Schweinswal die Forderung, es bedürfe der nachvollziehbaren Ableitung eines diesbezüglichen additiven Kompensationsbedarfs.

Der VT legte im Erörterungstermin sowie in einer fachlichen Erwiderung (Anlage\_IHP\_11\_A1) dar, dass es aufgrund der vorgesehenen Schutzmaßnahmen in Bereichen höherer Schalldrücke zu keiner maßgeblichen Betroffenheit der Schweinswale kommen wird, dass die Prerowbucht nur eine geringe bis mittlere Bedeutung für die Reproduktionsbiologie der Schweinswale habe und diesbezüglich also keine Funktionselemente von besonderer Bedeutung betroffen seien.

Auf Grundlage der o.g. Erwiderung des VTs unterzog das NPA VP den Sachverhalt einer erneuten Prüfung und stellte unter Einbeziehung der Bewertung des StALU VP mit Schreiben vom 22.12.2020 fest, dass vorliegend die im Vergleich zu Windparkgründungen geringe Rammenergie und hohe Schallabsorption im Flachwasser mit weniger als 7 m Wassertiefe zu einer insgesamt geringen

Störungsreichweite führe, so dass vor dem Hintergrund der Bedeutung des Gebietes für den Schweinswal ein additiver Kompensationsbedarf unter den besonderen Umständen dieses konkreten Einzelfalls nicht begründet werden könne.

Damit ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde der ursprüngliche Einwand des StALU VP ausgeräumt und die gesonderte Feststellung eines additiven Kompensationsbedarfes nicht geboten.

- Der VT informierte per E-Mail vom 16.09.2020, dass die zuständige untere Naturschutzbehörde im Nachgang zum EÖT noch auf ein weiteres Korrekturerfordernis in der Eingriffs-Bilanzierung hinwies. Der Verlauf der Leitungen sei innerhalb bzw. außerhalb des Nationalparks zu differenzieren und es seien jeweils unterschiedliche Lagefaktoren von 1,0 (Lage außerhalb Nationalpark) und 1,5 (Lage innerhalb Nationalpark) anzusetzen.

Die Bilanzierung wurde mit Anlage IHP\_22\_A3 und Vorlage des aktualisierten LBP vom 14.12.2020 entsprechend der Forderung durch den VT korrigiert. Das NPA VP stimmte mit Schreiben vom 22.12.2020 dem LBP einschließlich der Eingriffsbilanzierung in der aktualisierten Fassung vom 14.12.2020 zu.

- Voraussetzung für die Anerkennung der Maßnahme gem. HzE marin ist laut StALU VP, „dass ein niveaugleicher Rückbau der Baggerrinne durch Verfüllung mit geeignetem Sediment durch den Träger des Vorhabens erfolgt. Der alleinige Verweis auf die natürliche Sedimentdynamik am Standort entspricht nicht den Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung.“

Der VT und die untere Naturschutzbehörde verständigten sich im Erörterungstermin darauf, dass der VT und die untere Naturschutzbehörde ein Konzept zur zielgerichteten Verfüllung der Fahrrinne mit geeignetem Sediment abstimmen werden und diese Vorgehensweise als Nebenbestimmung in den PF-Beschluss aufgenommen werden soll.

Mit Schreiben vom 09.12.2020 legte das NPA VP folgende Konkretisierungen des Konzeptes fest: Das Sediment ist geeignet, wenn es in Korngröße und Ursprung weitgehend den an die Baggerrinne angrenzenden Substraten entspricht (autochthones Material mit im Wesentlichen gleicher Korngrößenverteilung). Für die effektive Renaturierung des Fahrinnenbauwerks am Nothafen Darßer Ort ist in den Teilbereichen, in denen eine Angleichung an das natürliche Sohlniveau aufgrund der morphologischen Prozesse kurz- bis mittelfristig nicht gewährleistet ist, eine aktive Verfüllung mit sandigem Material durchzuführen. Die Festlegung der betreffenden Teilbereiche und Sollhöhen in der Fahrrinne kann vor dem Hintergrund der hohen Sedimentdynamik sowie der damit einhergehenden morphologischen Veränderungen nur unmittelbar vor Durchführung der Kompensationsmaßnahme erfolgen. Demnach ist vor Beginn der Fahrinnenrenaturierung eine Ausgangspeilung der Fahrinnensohle durchzuführen. Auf Grundlage dieser Ausgangspeilung werden in Abstimmung zwischen VT und dem NPA VP die aktiv zu verfüllenden Teilbereiche und Sedimentmengen festgelegt. Unter Berücksichtigung der bisher vorliegenden anthropogenen Störungen im Bereich der Fahrrinne (jährliche Unterhaltungsbaggerungen) ist hinsichtlich der

aktiven Verfüllung im Zuge der Kompensationsmaßnahme von keinen naturschutzfachlichen Konflikten und zusätzlichen Betroffenheiten auszugehen. Vor dem Hintergrund der gegenwärtig anzunehmenden Tiefenverhältnisse im Fahrinnenbauwerk (Sohlpeilung 2019) ist maximal ein Sedimentvolumen von 20.000 m<sup>3</sup> in das Fahrinnenbauwerk einzubringen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Festlegungen des NPA VP als zielführend und verhältnismäßig. Nebenbestimmung A.III.2.9.2 trägt dem vollumfänglich Rechnung.

Der WWF forderte in seiner schriftlichen Stellungnahme, es seien die Baggerungen aus den letzten 5 Jahren in die Kompensationsberechnung einzubeziehen. Hierauf erwiderte der VT, dass diese früheren Eingriffe bereits im Rahmen der Baggerungen kompensiert worden seien und in diesem Zusammenhang auch auf das Verursacherprinzip zu verweisen sei. Die Planfeststellung folgt hier den Darlegungen des VTs und sieht kein Erfordernis zur erneuten Kompensation der Baggerungen.

Differenziert nach Vorhabensteilen und Dauerhaftigkeit der Eingriffe ergeben sich unter Berücksichtigung der oben dargelegten Änderungen als erforderlicher Gesamtkompensationsumfang die folgenden Eingriffsflächenäquivalente:

Dauerhafte Auswirkungen durch die Hafenanlagen vom Inselhafen	125.412
Dauerhafte Auswirkungen durch Seebrücke inkl. Fahrgastschiffanleger, Versorgungsleitungen und -gebäude	11.178 (LBP alt*: 8260)
Temporäre Auswirkungen durch Inselhafen, Seebrücke inkl. Fahrgastschiffanleger, Versorgungsleitungen und -gebäude	2.235
<b>Gesamt</b>	<b>138.825</b> (LBP alt: 135.907)

\* = frühere Angaben gemäß Antragsunterlagen (korrigiert im aktualisierten LBP vom 14.12.2020)

### 7.1.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Als Maßnahme zur Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe wird die Renaturierung des Ottosees in Verbindung mit dem Rückbau des Nothafens, inklusive der untrennbar mit den Hafenanlagen verknüpften Fahrinne/Hafenzufahrt, umgesetzt. Die Renaturierung des Ottosees hat als übergeordnete Maßnahme im Nationalparkplan und Managementplan GGB Darß eine herausragende Bedeutung für die Entwicklung der Schutzgebiete im Bereich des Vorhabens und erscheint daher im Sinne des § 15 BNatSchG besonders gut geeignet, beeinträchtigte Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Bereich in gleichartiger Weise wiederherzustellen bzw. in gleichwertiger Weise herzustellen und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederherzustellen bzw. neu zu gestalten.

Im Zusammenhang mit dem Ersuchen des Landesamtes für innere Verwaltung zum Erhalt von Vermessungspunkten im Vorhabensbereich sagte der VT im

Erörterungstermin zu, dass zur Aufrechterhaltung der Nivellementslinie im Norden des Darßer Ortes ein Festpunkt auf dem Fundament des Unterfeuers auf der Westseite des Ottosees erhalten werden kann. Die untere Naturschutzbehörde zeigte sich im Termin damit einverstanden. Die Kompensationsbilanzierung war aufgrund des Verbleibs des Fundamentes entsprechend anzupassen, so dass nunmehr in der Unterlage Anlage IHP\_22\_A3 gegenüber der Bilanzierung im LBP ein um ca. 16 Punkte geringeres Kompensationsflächenäquivalent ausgewiesen wird.

### Korrigierte Kompensations-Bilanzierung

Differenziert nach den unterschiedlichen Maßnahmenteilen und -typen ergibt sich folgender Umfang an Kompensationsflächenäquivalenten (KFÄ) für die Maßnahme A1:

<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßnahmentyp (Nr. gem. HzE marin)</b>	<b>KFÄ</b>
zu verfüllender Bereich, Böschungen	Wiederherstellung von Lagunen/Strandseen: Renaturierung des Ottosees (Nr. 5.51)	42.009
Randeffekte im gesamten Ottosee	Wiederherstellung von Lagunen/Strandseen: Renaturierung des Ottosees (Nr. 5.51)	142.637
Baggerrinne	Rückbau von Anlagen zur Wiederherstellung der natürlichen Küstendynamik oder natürlicher hydrologischer Verhältnisse (Nr. 5.60)	27.463
Randeffekte außerhalb der Fahrinne	Rückbau von Anlagen zur Wiederherstellung der natürlichen Küstendynamik oder natürlicher hydrologischer Verhältnisse (Nr. 5.60)	87.555
Rückbau von Wegen	Entsiegelung von Flächen ohne Hochbauten + Anlage von Wald durch Sukzession (Nr. Nr. 7.11 + 1.13)	2.398
Rückbau von Gebäuden	Entsiegelung von Flächen mit Rückbau von Hochbauten bis 10 m + Anlage von Wald durch Sukzession (Nr. 7.12 + 1.13)	123
Rückbau von Fundamenten	Entsiegelung von Flächen ohne Hochbauten + Anlage von Wald durch Sukzession (Nr. 7.11 + 1.13)	107 (LBP alt: 123)
Geschlossene Buhnen (unmittelbare Entsiegelung)	Rückbau von Anlagen zur Wiederherstellung der natürlichen Küstendynamik oder natürlicher hydrologischer Verhältnisse (Nr. 5.60)	86
	<b>Gesamt</b>	<b>302.431</b> (LBP alt: 302.447)

Für die Maßnahme A1 ist die Einrichtung eines Ökokontos in einem 2-stufigen Verfahren entsprechend der Ökokontoverordnung M-V vorgesehen. Zunächst ist die Zustimmung über die Errichtung eines Ökokontos des Eigentümers erforderlich. Im

Anschluss kann das Ökokonto beim NPA VP beantragt und anerkannt werden. Die Einrichtung des Ökokontos ist parallel zum Planfeststellungsverfahren vorgesehen.

Der Nachweis, dass eine Ökokontomaßnahme beantragt und eine Anerkennung in Aussicht gestellt wird, muss der Planfeststellungsbehörde vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorliegen, um die Kompensation der durch das Vorhaben verursachten unvermeidbaren Eingriffe zu belegen.

Die Planfeststellungsbehörde erhielt mit Schreiben vom 22.12.2020 die Bestätigung des NPA VP als zuständiger Naturschutzbehörde, dass der Antrag des VTs auf Zustimmung zur Ökokontomaßnahme „Renaturierung Ottosee und Wiederherstellung der natürlichen Küstendynamik“ gemäß § 12 Absatz 5 NatSchAG M-V beim NPA VP eingegangen ist und das NPA VP der Errichtung dieses Ökokontos antragsgemäß entspricht. Das Ökokonto ist unter der Registriernummer NPA-VP-006 in das Kompensationsflächenverzeichnis eingetragen.

#### 7.1.6 Fazit

Das Vorhaben entspricht unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen und Vorbehalte den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG, §§ 11 ff. NatSchAG M-V).

Die Genehmigung nach § 12 Abs. 6 NatSchAG M-V ist daher zu erteilen.

### 7.2 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

#### 7.2.1 Landschaftsschutzgebiet „Boddenlandschaft“

Der VT beantragte auf S. 153 des LBP eine Erlaubnis zur Errichtung von Gebäuden nach § 5 Abs. 3 der LSG-VO.

Ein Teilbereich des Plangebiets des Inselhafens befindet sich im LSG „Boddenlandschaft“, welches südlich an den Nationalpark „Vorpommersche Boddenlandschaft“ anschließt. Das LSG ist in „engere“ und „weitere“ Schutzzonen unterteilt, wobei Teilbereiche der zu errichtenden Bauwerke innerhalb der „weiteren“ Schutzzone liegen. Im Rahmen des Vorhabens ist die Errichtung baulicher Anlage (z.B. Versorgungsgebäude) innerhalb der „weiteren Schutzzone“ des Landschaftsschutzgebiets „Boddenlandschaft“ geplant. Die betreffenden baulichen Anlagen sind die landseitige Anbindung der Seebrücke bis zu einer seeseitigen Entfernung von ca. 200 m von der Uferlinie (Rückbau Bestandsbauwerk und Ersatzneubau), die landseitige Trasse der Ver-/Entsorgungsleitungen (unter Flur) sowie diesbezüglich seeseitige Teilbereich bis ca. 200 m Entfernung und das landseitige Versorgungsgebäude westlich des Hauptübergangs.

Die Verlegung von unterirdischen Versorgungsleitungen bleibt nach § 6 Nr. 5 LSG-VO unberührt von den Bestimmungen der Verordnung und ist daher nicht Gegenstand des Antrags.

Entsprechend der LSG-VO sind die Errichtung sowie die wesentliche Änderung von baulichen Anlagen in den weiteren Schutzzonen erlaubnispflichtig (§ 5 Abs. 3).

Der Schutzzweck wird in § 3 Abs. 3 der LSG-VO wie folgt beschrieben:

*„Das Landschaftsschutzgebiet dient der Erhaltung der charakteristischen und einmaligen Landschaft zwischen Ostseeküste und Binnenland mit dem Ziel, deren Vielfalt, Eigenart und Schönheit zu bewahren. Besondere Bedeutung besitzen die großen unzersiedelten Landschaftsräume, die in Verbindung mit der vorhandenen, typischen Ortsbebauung in hohem Maße den landschaftlichen Reiz der Region bestimmen. Neue Bebauung muss sich deshalb in die vorhandenen Ortslagen einpassen beziehungsweise unmittelbar an die Orte anschließen. Die engeren Schutzzonen sind von jeglicher Bebauung frei zu halten. Durch diese Freiräume soll die nachhaltige Nutzungsfähigkeit für Erholung, Tourismus, Land- und Forstwirtschaft und für die Fischerei langfristig gesichert werden.“*

Aufgrund der bereits bestehenden Seebrücke wirkt der Ersatzneubau sowie die Verlängerung zum Inselhafen unter landschaftsgestalterischen Aspekten nicht beeinträchtigend. Die Konstruktion fügt sich in das vorhandene Landschaftsbild ein. Die Seebrücke wird auf Pfählen errichtet, so dass nur ein Minimum des Meeresbodens überbaut wird. Die Beibehaltung der bisherigen Trassierung des zu ersetzenden Bestandsbauwerks minimiert zudem die zusätzlichen Eingriffe wesentlich. Im Sinne des Schutzzweckes schließt sich die neue Bebauung unmittelbar an und dient der nachhaltigen Nutzungsfähigkeit für den Tourismus.

Das landseitige Versorgungsgebäude westlich des Hauptübergangs mit insgesamt ca. 87 m<sup>2</sup> Versiegelung ist nach § 5 Absatz 2 der LSG-VO als „Errichtung einer baulichen Anlage“ erlaubnispflichtig. Da es in unmittelbarem Anschluss an das Siedlungsgebiet von Prerow in relativ geringer Größe hinter der Düne errichtet wird, verändert das Gebäude aber nicht entsprechend § 4 Absatz 1 der LSG-VO den Charakter des Gebietes in so erheblicher Weise, dass „der Naturhaushalt geschädigt, der Naturgenuss beeinträchtigt oder das Landschaftsbild nachhaltig verändert“ würde.

Die Errichtung der unter Flur verlaufenden Versorgungsleitungen im land- und seeseitigen Bereich ist hingegen gem. den Sonderregelungen nach § 6 Nr. 5 der LSG-VO nicht erlaubnispflichtig.

Wie zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dargelegt wurde, steht das Vorhaben mit dem Schutzzweck des LSG im Einklang. Das Vorhaben verändert den Charakter des Gebietes nicht in so erheblicher Weise, dass im Sinne des § 4 Abs. 1 LSG-VO „der Naturhaushalt geschädigt, der Naturgenuss beeinträchtigt oder das Landschaftsbild nachhaltig verändert“ wird.

Gemäß § 5 Abs. 3 der LSG-VO ist die Erlaubnis zu erteilen, wenn die beabsichtigte Maßnahme nicht die in § 4 Abs. 1 genannten Wirkungen zur Folge hat. Die Erlaubnis ist demnach zu erteilen.

### 7.2.2 Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft

Die NatPVorpBIV regelt die zulässigen Nutzungen und die Verbotstatbestände innerhalb der Schutzzonen des Nationalparks.

Sowohl die Errichtung/der Betrieb der seeseitigen Bauwerke des Inselhafens (v.a. inkl. Seebrücke, Fahrgastschiffanleger, Ver-/Entsorgungsleitungen) als auch die

Kompensationsmaßnahme zur Renaturierung des Ottosees befinden sich in den Schutzzonen des Nationalparks (anteilig Schutzzone I und II).

Gemäß aktualisiertem LBP vom 14.12.2020 beantragte der VT unter Berücksichtigung der Planbegründung und Projektzielstellung mit Verweis auf den Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsantrag die Befreiung von den Verboten gem. § 6 NatPVorpBIV für die Errichtung und den Betrieb des Inselhafens inkl. zugehöriger Anlagen sowie die Durchführung der Kompensationsmaßnahme (Renaturierung Ottosee).

Gemäß § 8 Abs. 1 Nr. 2 NPA-VO kann eine Befreiung von den Verboten im Einzelfall gewährt werden, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls die Befreiung erfordern.

Gründe des Gemeinwohls sind entsprechend der Zielstellung des Vorhabens:

- Die langfristige Sicherstellung der Seenotrettung im viel befahrenen Seegebiet vor dem Fischland-Darß-Zingst zum Schutz von Leib und Leben.
- Die Entfernung des Nothafens im Zuge der geplanten Kompensationsmaßnahme und die dadurch ermöglichte Beendigung anthropogener Störungen in der Kernzone des Nationalparks.

Die Realisierung des Vorhabens entspricht insoweit dem Schutzzweck dieses Gebietes. Zudem steht die Kompensationsmaßnahme im Einklang mit dem FFH-Managementplan zum GGB „Darß“ und der darin formulierten Entwicklungsmaßnahme AV16 („Rückbau des Nothafens und seiner Fahrrinne mit anschließender Renaturierung“).

### Fazit

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der gebotenen Abwägung zwischen den durch die Verbote des § 6 der NatPVorpBIV geschützten Belangen und den für das Vorhaben sprechenden Gründen des Gemeinwohls zu dem Ergebnis, dass die Gründe des Gemeinwohls überwiegen und dem Antrag auf Befreiung stattzugeben ist.

## **8. Gesetzlich geschützte Biotop (Seegraswiesen; Weißdüne)**

Der VT legte im Zusammenhang mit der prognostizierten Beeinträchtigung gesetzliche geschützter Biotop gem. § 30 BNatSchG auf S. 151 des LBP einen Antrag auf Befreiung nach § 67 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG vor.

Das Vorhaben wirkt sich anlagebedingt dauerhaft auf gemäß § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotop in folgenden Bereichen aus:

### Seegraswiesen (Biotoptypcode NOZ):

Wellenbrecher Inselhafen:	6.125 m <sup>2</sup>
Vorgelagerter Wellenbrecher:	1.164 m <sup>2</sup>
Gründungspfähle:	39 m <sup>2</sup>
Hafeninnenfläche (ohne Pfahlflächen):	2.352 m <sup>2</sup>
Graben für Versorgungsleitungen:	1.787 m <sup>2</sup>
Summe Betroffenheit Seegraswiesen:	11.467 m <sup>2</sup>



Sonstiger Kiefernmischwald trockener bis feuchter Standorte / Küstendüne (WKZ/UGK):

Versorgungsgebäude an der Seebrückenwurzel:	7 m <sup>2</sup>
---	------------------

Weißdüne (Biotoptypcode KDW):

Temporärer Strandübergang:	90 m <sup>2</sup>
----------------------------	-------------------

Die Beeinträchtigungen der Seegraswiesen ist in den Bereichen der Wellenbrecher und Gründungspfähle anlagebedingt und dauerhaft wirksam. In der Hafeneninnenfläche führen die erheblichen Veränderungen der hydrodynamischen Verhältnisse zur erheblichen Beeinträchtigung der Seegraswiesen. Im Landbereich kommt es kleinflächig zu dauerhaftem Flächenverlust in der Küstendüne und temporärer, aber erheblicher Beeinträchtigung in einer Weißdüne.

Für diese unvermeidbaren Beeinträchtigungen ist eine Befreiung vom gesetzlichen Biotopschutz erforderlich.

Die Behörde kann gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG auf Antrag eine Befreiung von den Geboten und Verboten des BNatSchG gewähren, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.

Die Befreiung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. § 15 Abs. 1 bis 4 und Abs. 6 BNatSchG sowie § 17 Abs. 5 und 7 BNatSchG finden in diesem Fall auch dann Anwendung, wenn kein Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 BNatSchG vorliegt (vgl. § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG).

Darstellung des öffentlichen Interesses

Im Hinblick auf die Reise- und Ausflugssaison der Freizeitschiffahrt bildet die Erreichbarkeit eines Hafens in der Prerower Bucht eine unter Umständen lebensentscheidende Möglichkeit, um Schiffen das Einlaufen in einen sicheren Hafen zu ermöglichen.

Insbesondere bei eintretenden Bordunfällen, Gesundheitsproblemen oder Seenot ist die Zufahrt in einen Hafen von entscheidender Bedeutung. Dies betrifft sowohl die Zufahrt für die Freizeitschiffahrt als auch für den dort stationierten Seenotrettungskreuzer. Etwaige eintretende gravierende Folgen für Leib und Leben wären nicht mehr rückgängig zu machen. Das besondere öffentliche Interesse an einem Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort ist daher gegeben.

Notwendigkeit des Vorhabens

Der Bau eines Ersatzhafens stellt eine unabdingbare Voraussetzung für die Sicherheit des Seeverkehrs an dem Küstenabschnitt zwischen Rostock und Rügen dar. Da das Vorhaben entsprechend Nationalparkplan sowie Managementplan des GGB Darß das Ziel verfolgt, den Nothafen in der Kernzone des Nationalparks zurückzubauen, mangelt es in der Konsequenz weiträumig an alternativen Häfen. Die Lage des Hafens über 500 m weit in der Ostsee ergibt sich aus der erforderlichen Distanz zur Küstenlinie

aufgrund der Breite des Hafenbauwerks. Auf Grundlage dessen lässt sich ein Ausweichen auf seegrasfreie Flächen nicht realisieren.

### Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

Das Weißdünen-Biotop wird vor den temporären Auswirkungen des Baubetriebs weitgehend durch die Auslage von Gummimatten geschützt. Mit dem Rückbau des temporären Strandübergangs soll die Funktion der Weißdüne wiederhergestellt werden.

Als Kompensationsmaßnahme wird der Nothafen zurückgebaut. Dies beinhaltet die Entsiegelung, die Renaturierung der Böschungen und das Anheben der Wassertiefe auf den Tiefen zwischen 1,5 – 2 m NHN. Das Hafenbecken wird sich wieder zu dem gem. § 20 NatSchAG M-V i.V.m. § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotop Strandsee (KSS) entwickeln. Ein weiterer Bestandteil ist die Renaturierung der Fahrrinne infolge der unterlassenen Unterhaltungsbaggerungen, die eine Entwicklung hochwertiger mariner Zielbiotope zulässt. Die betroffenen Biotopfunktionen können daher im gleichen Naturraum weitgehend in gleichartiger Weise hergestellt werden.

### Fazit

Die Planfeststellungsbehörde kommt unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen bei der gebotenen Abwägung zwischen den betroffenen Belangen des Biotopschutzes und den für das Vorhaben sprechenden Gründen des öffentlichen Interesses zu dem Ergebnis, dass die Gründe des öffentlichen Interesses überwiegen und dem Antrag auf Befreiung stattzugeben ist.

## **9. Natura 2000 Gebiete**

Da erhebliche Beeinträchtigungen der Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen sicher auszuschließen sind (siehe hierzu B.IV.12.3), bedarf es keiner Ausnahmereprüfung und -erteilung gemäß § 34 Abs. 5 BNatSchG.

## **10. Artenschutz**

Da artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt sind (siehe hierzu B.IV.12.4), bedarf es keiner Ausnahmeentscheidung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

## **11. Variantenauswahl/ -entscheidung**

Für die konkrete Fachplanung darf sich eine im Hinblick auf die betroffenen Belange günstigere Alternative nach Lage der Dinge nicht anbieten oder sogar aufdrängen. Die Behörde muss sich hierbei mit dem Für und Wider der gegenläufigen Belange auseinandersetzen. Die Varianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist (BVerwG, Urt. v. 28.03.1998, Az. 4 A 7/97, juris, Rn. 19).

Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Lösung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als die eindeutig bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde und sich deshalb als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.03.1998, Az. 4 A 7/97, juris, m.w.N.).

Im Zuge der Planung wurden vom VT im Vorfeld verschiedene Vorhaben- und Standortalternativen geprüft, um auszuschließen, dass eine andere Planungsvariante bevorzugt werden müsste.

Wie im Erläuterungsbericht (Ordner 1, EB Ziff. 1. und 2.) der festgestellten Unterlagen dargelegt, kann der bereits bestehende Nothafen Darßer Ort die Voraussetzungen für die genannten Bedarfe und Nutzungen zukünftig nicht mehr erfüllen, dennoch besteht die Notwendigkeit der Vorhaltung eines Not- und Etappenhafens im Seegebiet vor der Halbinsel Fischland Darß-Zingst im Hafennetz der Außenküste zwischen Rostock und Barhöft.

Die Planfeststellungsbehörde hat auf Grundlage der Antragsunterlagen (vgl. Erläuterungsbericht Kapitel 2.2 sowie UVP-Bericht Kapitel 3), der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen sowie der Ergebnisse der Erörterung sowohl Varianten in der Bauweise als auch räumliche Varianten für das Vorhaben geprüft.

Sie betreffen:

- die Instandsetzung und den Weiterbetrieb des Nothafens Darßer Ort
- die Standortvarianten eines Ersatzhafens im westlichen Küstenabschnitt des Fischland-Darß-Zingst und im Bereich der Prerowbucht zwischen Darßer Ort und Zingst
- die Varianten der Bauweisen in Form eines landgebundenen Hafens an der Außenküste und eines Inselhafens.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Variante der Instandsetzung und des Weiterbetriebs des Nothafens Darßer Ort nicht zielführend, da der Konflikt zwischen den naturschutzfachlichen Anforderungen in der Kernzone des Nationalparks und dem Hafenbetrieb weiterbestehen würde. Zudem wären umfangreiche Baumaßnahmen notwendig, aus denen sich weitreichende Eingriffe in der Kernzone des Nationalparks ergeben würden. Vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Vorhabens (Aufrechterhaltung der Seenotrettung im benannten Seegebiet und die damit verbundene Errichtung eines Ersatzhafens an einem Standort außerhalb der Kernzone des Nationalparks und außerhalb des GGB „Darß“) scheidet eine Instandsetzung und der Weiterbetrieb des Nothafens Darßer Ort aus.

Es drängen sich auch keine Alternativen hinsichtlich der Aus- oder Umgestaltung der Fahrrinne zum Nothafen Darßer Ort auf, wie bspw. der Betrieb von Sandfallen, da die hierfür notwendigen Baggerarbeiten in einem erheblichen Umfang anfallen würden. Selbst wenn eine solche Möglichkeit in Erwägung zu ziehen wäre, so würde jedoch der Eingriff in der Kernzone des Nationalparks und innerhalb eines FFH-Gebietes bestehen bleiben.

Ein Standort im Küstenabschnitt an der Westküste der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst scheidet aufgrund der vollständig fehlenden landseitigen Anbindung an das Straßennetz und der Nähe zur Kernzone des Nationalparks aus.

Des Weiteren hat sich der Küstenabschnitt vor dem Fischland (Ortschaften Wustrow, Ahrenshoop) für das Vorhaben als nicht geeignet erwiesen, da die Menge an transportierten Sedimenten wesentlich höher ist und die Anlage eines Hafens daher mit größeren Risiken (Küstenschutz, Lee-Erosion) sowie Kosten für den Ausgleich von entstehenden Sedimentdefiziten verbunden ist, vgl. Ausführungen Kapitel 3 des UVP-Berichtes.

Ausweislich weiterer Untersuchungen des VTs erweisen sich die Standorte zwischen Darßer Ort und Zingst als potenziell geeignete Standorte für den Landeshafen. Berücksichtigung finden hierbei im Rahmen der Untersuchungen die Interessen des Küstenschutzes sowie Simulationen/Berechnungen zu den zu erwartenden Sedimenttransportmengen. Es galt, Abschnitte auszuweisen, in denen die Errichtung von Bauwerken nicht zu erheblichem Aufwand zur Aufrechterhaltung von Sedimenttransportprozessen führt oder den Küstenschutz gefährdet.

In einem weiteren Schritt wurde untersucht, inwiefern sich einzelne Küstenabschnitte vor dem Hintergrund des durch den Hafenneubau resultierenden Gefährdungspotentials für den Sturmflut- und Küstenschutz eignen.

Diese Untersuchungen und Darstellungen haben ergeben, dass der Standort Prerow ein mittleres Gefährdungspotential birgt und der Standort Zingst ein hohes, vgl. Abbildungen S. 24 des UVP-Berichtes. Insbesondere konnte dargelegt werden, dass der Standort Seebrücke Prerow keine tendenziellen Nachteile für das Küstenschutzsystem und somit keine nachhaltigen Folgekosten beinhaltet.

In den Untersuchungen zu den hydrodynamischen Bedingungen vor dem Standort Zingst wird u.a. angegeben, dass für die Hafenvariante eine Salientbildung erst ab einem Abstand von 1.500 m auszuschließen ist. Wohingegen ein Hafenbauwerk am Standort Prerow näher an der Küste errichtet werden kann. Zudem ist der Standort vor der Seebrücke Prerow infolge der verringerten Wassertiefe im Bereich des Darßer Hakens besser vor Seegang aus westlicher Richtung geschützt. Die Wellenhöhe bei Auftreten von Extremereignissen wird im Planungsgebiet somit gegenüber dem Standort Zingst geringer sein, was unter nautischen Gesichtspunkten vorteilhafter für die Ansteuerung eines Hafens ist.

Ferner ergeben sich auch unter naturschutzfachlichen Erwägungen keine Argumente für eine Favorisierung des Standortes Zingst gegenüber dem Standort Prerow, da dieser Küstenbereich mit einem vergleichbaren Arteninventar und –dichte ausgestattet ist. Im Hinblick auf die Ziele und Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie und der Meeresstrategierahmenrichtlinie betreffen die Auswirkungen des Vorhabens die marinen Bereiche standortunabhängig, da sich beide Standorte innerhalb des gleichen Meeresgewässers Deutsche Ostsee befinden.

Nicht zuletzt wird mit dem Standort Prerow die bereits vorhandene landseitige Anbindung der derzeit vorhandenen Seebrücke genutzt bzw. weitergenutzt. Dies trägt einer ressourcenschonenden Planung Rechnung, bereits vorhandene Infrastrukturen für das gesetzte Planungsziel einzubeziehen.

Des Weiteren legt der VT dar, dass zwei Ausführungsvarianten an der Außenküste zur Verfügung stehen. Zum einen in Form eines Inselhafens und zum anderen in Form eines landgebundenen Hafens im Bereich der Uferlinie.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt zu der Überzeugung, dass ein landgebundener Hafen an der Außenküste des Fischland-Darß-Zingst nicht zielführend für das beantragte Vorhaben ist. Der VT konnte nachvollziehbar darlegen, dass die Errichtung eines solchen Hafens zu erheblichen negativen Auswirkungen auf die natürlichen morphologischen Prozesse aufgrund der ausgeprägten Küstendynamik im gegenständlichen Bereich führt, verursacht durch eine Unterbrechung des Sedimenttransports entlang der Küste. Zudem wäre die Errichtung zusätzlicher Zuwegungsbereiche an einer sandigen Küste mit Verlust von Strandflächen in der Nähe von Ortslagen verbunden, welche derzeit intensiv touristisch genutzt werden.

Insofern ist im Ergebnis die Bauweise als Inselhafen vorzuziehen, da Inselhäfen mangels Bauwerken im Bereich von Strand und Vorstrand an sandigen Küsten Vorteile bezüglich der Auswirkungen auf Sedimenttransportprozesse aufweisen.

Hinsichtlich der Dimensionierung des Inselhafens (Anzahl der Liegeplätze) werden zum einen die Projektzielstellung (Erläuterungsbericht Kap. 1.2) und zum anderen die Nutzeranforderungen (Erläuterungsbericht Kap. 4) berücksichtigt. Die Abmessungen ergeben sich dabei anhand der erforderlichen Manövrierräume und Liegeplatzabmessungen entsprechend dem Liegeplatzangebot.

Ferner konnte zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde seitens des VT nachvollziehbar dargelegt werden, dass die alternative Verlagerung der Hafenfunktion nach Barhöft der Zielstellung des Vorhabens widersprechen würde und deshalb nicht in Erwägung zu ziehen ist. Eine Verlagerung nach Barhöft würde zu lange Anfahrtszeiten des Seenotrettungskreuzers in das Zielseegebiet vor dem Darß und zur Kadetrinne nach sich ziehen. Konkret handelt es sich in diesem Fall um eine Verlängerung der Anfahrt des Seenotrettungskreuzers zur vielbefahrenen Kadetrinne von ca. 25 km gegenüber einem Hafen im Bereich der Prerowbucht. Zudem bestünde nicht die Möglichkeit einen Schutzhafen auf fast hälftiger Strecke zwischen den Außenhäfen Warnemünde und Hiddensee/ Stralsund anzulaufen. Des Weiteren handelt es sich bei der Zuwegung zum Hafen Barhöft, der Nordansteuerung in Stralsund um eine geschwungene Fahrrinne, welche der Seenotrettungskreuzer nur mit begrenzter Geschwindigkeit befahren kann.

Die Alternative eines Boddendurchstichs stellt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ein anderes Vorhaben dar. Ziel des gegenständlichen Vorhabens ist die Sicherstellung und Aufrechterhaltung des Hafennetzes an der Außenküste der Prerowbucht und nicht die Herstellung einer Verbindung zwischen einem Binnenhafen und der Außenküste. Insofern bietet eine Alternativenbetrachtung diesbezüglich keinen Raum.

Selbst wenn eine Variantenbetrachtung angestellt werden würde, kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass diese Variante im Ergebnis abzulehnen ist, da für die Errichtung eines Durchstichs zur Anbindung eines Binnenhafens das Erfordernis besteht, eine seeseitig schiffbare Zufahrt bis zum Strand zu führen und die Düne bis zu einem dahinterliegenden Gewässer bzw. Hafen zu durchdringen. All dies wäre mit erheblichen Eingriffen und Auswirkungen auf die Küstendynamik und eines erheblichen Unterhaltungsaufwandes verbunden, da hierfür die Errichtung von Molen bis zu einer Wassertiefe von 3 m oder regelmäßige

Unterhaltungsbaggerungen der Hafenzufahrt erforderlich wären. Beide Fälle hätten einen ausgeprägten Rückgang der Küstenlinie im Erosionsbereich zur Folge. Ein erforderlicher Ausgleich über ein regelmäßiges Sedimentmanagement (Unterhaltungsbaggerungen) wäre zudem mit erheblichen laufenden Kosten verbunden. Hinsichtlich der Auswirkungen strandnaher Bauwerke wird auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht (Kap. 2.2) verwiesen. Des Weiteren wäre am strandseitigen Ende der seeseitigen Zufahrt die Errichtung eines Absperrbauwerkes oder einer Schleuse erforderlich, um eine dauerhafte Trennung der Boddenseite vom Ostseewasserstrand herzustellen. Hinsichtlich des Betriebes bestünden zudem Schwierigkeiten für den Seenotrettungskreuzer bei eintretenden Sturmfluten die Ausfahrt auf die Ostsee zu ermöglichen. Im Ergebnis stellt ein Boddendurchstich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine zu betrachtende Alternative dar.

Hinsichtlich der Überlegungen einen Standort außerhalb des Nationalparks in Betracht zu ziehen, ist auszuführen, dass es sich bei dem Standort Prerow um die sog. Entwicklungszone (Schutzzone 2) des Nationalparks handelt, bei der es nach wie vor möglich ist, mit Wasserfahrzeugen einzufahren und der sich zugleich als ausgleichsfähig (Kompensation – Ersatzmaßnahme) erweist. Das primär zu erreichende Ziel bei dem Vorhaben besteht darin, einen Not- und Schutzhafen innerhalb des gegenständlichen Seegebietes vorzuhalten, der sich nicht mehr in der Kernzone des Nationalparks befinden sollte. Einen Standort außerhalb des Nationalparks, der allen Parametern im Hinblick auf die Seenotrettung, der Schutzfunktion, der Küstendynamik als auch des geringstmöglichen Eingriffs gerecht wird, konnte unter Beteiligung aller Fachbehörden und Betroffenen nicht benannt werden oder hat sich gar aufgedrängt.

Somit drängt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine weitere Alternative zum hier behandelten Vorhaben auf. Die im EB (Kapitel 2) abgehandelte Standortvorauswahl des zu errichtenden Inselhafens vor Prerow erfüllt im Ergebnis bei Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen (Lage im Hafennetz, Eignung des Küstenabschnitts, Seegangswirkungen), umweltfachlicher, landesplanerischer, technischer, eigentumsrechtlicher Kriterien und allgemeiner Planungsgrundsätze am besten die Zielstellung des Vorhabens. Eine zumutbare Alternative ist danach nicht gegeben.

## **12. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **12.1 UVP-Pflichtigkeit des Bauvorhabens**

Auf Antrag des VTs gem. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UVPG wurde von der Planfeststellungsbehörde (Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V) mit Schreiben vom 14.09.2018 das Erfordernis für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 7 Abs. 3 S. 2 UVPG festgestellt. Der Entfall einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß §§ 7 Abs. 3, 5 UVPG wurde seitens der Planfeststellungsbehörde für zweckmäßig erachtet. Im Übrigen wird auf Ziffer B.III.3 verwiesen.

Grundlage zur Durchführung einer UVP für den Neubau von Inselhafen und Seebrücke sowie für den Rückbau des gegenwärtigen Nothafens am Darßer Ort bilden das UVPG Anlage 1 Nr. 13.12 und Nr. 13.18.1

## 12.2 Vorbemerkungen

Die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß dem UVPG soll Umweltbelange im Genehmigungsverfahren berücksichtigungsfähig machen, so dass sie angemessen in die Gesamtabwägung eingebracht werden können.

Die Bewertung hat auf Grundlage einer „Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen“ (§ 24 UVPG) zu erfolgen und berücksichtigt diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe gesetzlicher Umwelanforderungen der Fachgesetze (§ 25 UVPG).

Die UVP ist kein eigenständiges Verfahren, sondern ein unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Sie befasst sich mit der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die im Folgenden benannten Schutzgüter:

1. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
4. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
5. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Unmittelbare und mittelbare Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter schließen auch solche Auswirkungen mit ein, die aufgrund von dessen Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen für das Vorhaben relevant sind (vgl. § 2 Abs. 2 UVPG).

Die Bearbeitung erfolgt in zwei Schritten:

1. Zusammenfassende Darstellung – Beschreibung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)
  - Kurzbeschreibung für jedes Schutzgut:
    - Ist-Situation
    - bau-, anlage- und betriebsbedingte Umweltauswirkungen
    - vorgesehene Vermeidungs-, Verminderungs- bzw. Kompensationsmaßnahmen (§ 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2-4)
    - behördliche Stellungnahmen (§ 17 UVPG) sowie Äußerungen und Einwendungen der Öffentlichkeit (§ 21 UVPG) und der beteiligten Vereinigungen
2. Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG)
  - Darlegung der Bewertungsmaßstäbe, Bewertung der Auswirkungen und Fazit für jedes Schutzgut

- Zusammenfassende Bewertung der Umweltverträglichkeit

Darüber hinaus erfolgt eine Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes (SPA) 1542-401 „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund“ und des Gebietes mit gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) 1541-301 „Darß“ gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG (FFH-VU). Zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange wurde vom VT ein AFB vorgelegt. Für die Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurde ein LBP aufgestellt. Die sich u.a. aus den § 27 ff WHG und §§ 45a ff. WHG ergebenden Anforderungen an das Vorhaben wurden in der Unterlage „Wasserrechtliche Fachbeiträge gemäß EG-WRRL und EG-MSRL“ abgearbeitet. Die Ergebnisse dieser Gutachten und deren Prüfung sind in der folgenden Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt und werden unter Kapitel B.IV 5 ff. dargelegt.

### Datengrundlagen

Zur Durchführung der Verfahrensschritte nach §§ 24 und 25 UVPG wurden insbesondere folgende Unterlagen und Informationsquellen ausgewertet:

- Bericht über die voraussichtlichen Umweltauswirkungen (UVP-Bericht; Anlage 3.1 der Antragsunterlagen)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP; Anlage 3.2)
- Artenschutzfachbeitrag (AFB; Anlage 3.3.1 Teil 1)
- Natura 2000 - Verträglichkeitsstudie (FFH-VU; Anlage 3.3.1 Teil 2)
- Fachgutachten zum Vorkommen von Schweinswalen und die Bewertung der Auswirkung des Baus (Anlage 3.3.3)
- Wasserrechtliche Fachbeiträge gemäß EG-WRRL und EG-MSRL (Anlage 3.4)
- Basisdaten aus dem Kartenportal Umwelt Mecklenburg-Vorpommern
- Stellungnahmen der Fachbehörden insbesondere zum Immissions-, Boden- und Naturschutz
- Erwiderungen bzw. ergänzende Unterlagen des VTs:
  - Anlage\_IHP\_8\_A1: "Schalltechnische Stellungnahme zum Betrieb des Inselhafens Prerow"
  - Anlage\_IHP\_10\_A1: Bodenschutzfachliche Belange i.Z. mit der Kompensationsmaßnahme
  - Anlage\_IHP\_11\_A1: Auswirkungen von Schall während des Baus und Betriebs des Inselhafens Prerow auf Schweinswale im Vorhabengebiet
  - Anlage\_IHP\_11\_A2: Immissionsschutz
  - Anlage\_IHP\_11\_A3: Auswirkung seeseitiger Verkehre
  - Anlage\_IHP\_11\_A4: Zustand Ostsee vor dem Hintergrund des Entwicklungsziels
  - Anlage\_IHP\_18\_A1: Erläuterung zum Einfluss der Renaturierung auf die LRT am Darßer Ort



- Anlage IHP\_22\_A1: Stellungnahme zu dem Fachgutachten zum Vorkommen von Schweinswalen und die Bewertung der Auswirkung des Baus des Inselhafens Prerow (Anlage 3.3.3 PF-Antrag)
- Anlage IHP\_22\_A2: Artenschutz
- Anlage IHP\_22\_A3: Aktualisierung E/A-Bilanzierung
- Anlage IHP\_26\_A1: Alternativenprüfung

## 12.3 Vorhabenbeschreibung

### Kurzbeschreibung der beantragten Baumaßnahme

Gegenstand des Projektes ist die Errichtung eines Inselhafens seeseitig der Gemeinde Ostseebad Prerow. Die landseitige Anbindung des Inselhafens erfolgt über eine Seebrücke. Da das bestehende Seebrückenbauwerk der Gemeinde Ostseebad Prerow einen unzureichenden baulichen Zustand aufweist, ist ein Rückbau des Bestandsbauwerks und ein Seebrückenneubau in gleicher Trasse vorgesehen. Die neue Seebrücke wird bis zum Übergang auf den Inselhafen verlängert. Als Ersatz für den bestehenden - jedoch beschädigten und nicht mehr nutzbaren - Fahrgastschiffanleger ist ein Neubau am nördlichen Ende der neuen Seebrücke vorgesehen.

Das Vorhaben des Landes M-V „Errichtung Inselhafen Prerow – Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort“ umfasst:

- die Errichtung eines Nothafens mit eingeschränkter Etappenfunktion in Form eines Inselhafens seeseitig der derzeit bestehenden Seebrücke Prerow in einer Wassertiefe von ca. 5 m und mit einem kürzesten Abstand zwischen der breitesten Stelle des Inselhafens und der Uferlinie von ca. 650 m,
- die Errichtung eines zweigeschossigen Betriebs-/Funktionsgebäudes im Inselhafen mit einer Nutzfläche von ca. 275 m<sup>2</sup>. Das Betriebs-/Funktionsgebäude stellt die Trennung zwischen der überwiegend öffentlich genutzten Seebrücke und dem überwiegend durch die Hafennutzer genutzten Hafenbereich dar,
- die Errichtung einer Seebrücke zur landseitigen verkehrlichen Anbindung (kombinierter Fußgänger-/Kfz-Verkehr) und Ver-/Entsorgung des Inselhafens. Die Seebrücke wird im ufernahen Abschnitt in der Trasse der bestehenden Seebrücke Prerow errichtet (d.h. Rückbau der bestehenden Seebrücke Prerow) und weist eine Gesamtlänge von ca. 720 m auf. Die Trassierung weist zwei Richtungsänderungen auf. Die geplante Seebrücke schließt - wie die bestehende Seebrücke - im Bereich der Düne an eine vorhandene Zufahrtsstraße an (Hauptübergang Prerow),
- die Errichtung von zusätzlichen Aufenthaltsflächen (Aufweitungen) auf der Seebrücke: Die Flächen dienen dem Aufenthalt von Personen und ermöglichen fahrdynamisch günstige Richtungsänderungen von Fahrzeugen auf der Seebrücke (Kurvenradien),
- die Errichtung eines Fahrgastschiffanlegers mit variabler Höhe im seeseitigen Abschnitt der Seebrücke: Der Standort des Fahrgastschiffanlegers wurde

aufgrund von Überlegungen zur Erhöhung der jährlichen Nutzungsdauer des Anlegers in einem möglichst gut vor Seegang geschützten Bereich nahe des Inselhafens angeordnet,

- die Herstellung von Ver-/Entsorgungsleitungen, deren Anschluss an das öffentliche Ver-/Entsorgungsnetz sowie die Errichtung eines landseitigen Anschlussgebäudes für die Ver-/Entsorgungsleitungen,
- Maßnahmen zur Vermeidung von nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt sowie eine
- Maßnahme zur Kompensation von unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die bei Errichtung und Betrieb von Inselhafen, Betriebs-/ Funktionsgebäude, Seebrücke, Fahrgastschiffanleger sowie Ver-/ Entsorgungsgebäuden und -leitungen entstehen: Die Kompensationsmaßnahme umfasst die Renaturierung des Ottosees (u.a. den Rückbau von baulichen Anlagen des Nothafens Darßer Ort) und der Zufahrt zum bestehenden Nothafen (sog. Fahrrinne). Nach (Teil-) Inbetriebnahme des neuen Inselhafens soll der Nothafen Darßer Ort geschlossen werden und der anthropogen überprägte Ottosee durch den Rückbau der Hafenanlagen sowie der leitbildgerechten Verringerung der Wassertiefe renaturiert werden. In diesem Zusammenhang erfolgt auch die Beseitigung des Fahrrinnenbauwerks. Die Renaturierung des Ottosees wird im Rahmen des Vorhabens als Kompensationsmaßnahme für die unvermeidbaren naturschutzfachlichen Eingriffe durchgeführt, die durch die Errichtung des Inselhafens verursacht werden.

#### Alternativen und Varianten

Die vernünftigen Alternativen nach § 16 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 UVPG wurden für grundsätzlich geeignete Küstenabschnitte des Fischland-Darß-Zingst untersucht, in einer Machbarkeitsstudie bewertet und die wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen dargelegt.

Mit Blick auf das bestehende Hafennetz kommen für die Errichtung eines Ersatzhafens verschiedene Standorte in Frage. Auf Grundlage von Simulationen/Berechnungen zu den zu erwartenden Sedimenttransportmengen und unter Berücksichtigung der Interessen des Küstenschutzes wurde im Jahr 2007 die Eignung von Küstenabschnitten für die Errichtung von Sportboothäfen an der Universität Rostock untersucht. Ziel war die Ausweisung von Küstenabschnitten, in denen die Errichtung von Bauwerken nicht zu erheblichem Aufwand zur Aufrechterhaltung der Sedimenttransportprozesse führt oder den Küstenschutz gefährdet. Darüber hinaus wurde untersucht, inwiefern sich einzelne Küstenabschnitte vor dem Hintergrund des durch einen Hafenneubau resultierenden Gefährdungspotentials eignen.

Der Küstenabschnitt zwischen Darßer Ort und Zingst wird demnach für die Errichtung eines Hafens als grundsätzlich geeignet angesehen. Der Küstenabschnitt an der Westküste der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst kommt aufgrund der vollständig fehlenden landseitigen Anbindung an das Straßennetz und der Nähe zur Kernzone des Nationalparks nicht für die Anlage eines Sportboothafens in Frage. Im Küstenabschnitt vor dem Fischland (Ortschaften Wustrow, Ahrenshoop) ist die Menge an transportierten Sedimenten wesentlich höher und die Anlage von Sportboothäfen

daher mit höheren Risiken (Küstenschutz, Lee-Erosion) sowie Kosten für den Ausgleich von entstehenden Sedimentdefiziten verbunden. Auch dieser Küstenabschnitt wurde daher für das Vorhaben nicht in Betracht gezogen. Als potenzielle Standorte für den Landeshafen wurden demnach Standorte zwischen Darßer Ort und Zingst näher untersucht.

Im Ergebnis des räumlichen Alternativenvergleichs wurde der Standort Prerow dem Standort Zingst vorgezogen. Neben wirtschaftlichen Gesichtspunkten in Folge von Unterhaltungskosten im Zuge des Küstenschutzes, bietet der Standort Prerow Vorteile bzgl. der Lage des Hafens im vorhandenen Hafennetz. Die Entfernung zu den benachbarten Häfen Warnemünde bzw. Barhöft ist mit 28 sm bzw. 26 sm nahezu gleich verteilt (ideale Lückenschlussfunktion bei der Annahme, dass keine weiteren Häfen auf dem Fischland-Darß-Zingst errichtet werden).

Den Anforderungen des § 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 UVPG ist somit Rechnung getragen.

Für eine detailliertere Darstellung der Variantenauswahl und -bewertung wird auf die Ausführungen unter B.IV.11 verwiesen.

## **12.4 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen § 24 UVPG**

### **12.4.1 Beschreibung der Risiken des Vorhabens infolge seiner Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen**

Es befinden sich keine Seveso-III-Anlagen gemäß der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (ABl. L 197 vom 24.7.2012, S.1) in den betreffenden Untersuchungsräumen. Angemessene Sicherheitsabstände zu etwaigen Anlagenstandorten sind damit nicht zu berücksichtigen.

Für das geplante Vorhaben sind bedeutsame Risiken auf einer generellen Ebene ermittelt und mögliche schwere Unfälle und Katastrophen identifiziert worden, die gegebenenfalls zu erheblichen nachteiligen Umweltwirkungen führen können.

Lediglich für die Fischerboote bzw. –kutter der ortsansässigen Fischer ist eine Betankung über eine mobile Tankanlage vorgesehen, da durch ein Verbot die Existenz der Fischer in Frage gestellt wäre. Das Fassungsvermögen ist auf maximal 450 l beschränkt, dies gewährleistet die Einordnung nach Gefahrgutverordnung und Übereinkommen für den Transport gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) als IBC (Intermediate Bulk Container). Es kommen nur doppelwandige Anlagen mit Zulassung als IBC zum Einsatz, die lediglich für den Tankvorgang in den Hafen gefahren werden. Ein Abstellen bzw. Lagern im Hafen ist nicht vorgesehen. Unmittelbar nach dem Tankvorgang bzw. den Tankvorgängen wird die Anlage wieder an Land gebracht. Eine stationäre Betankung von Wasser- und Landfahrzeugen im Inselhafen ist nicht vorgesehen.

Betriebsbedingt sind kleinere Havarien an den Schiffen nicht auszuschließen.

Es werden daher für die Betankung Feuerlöschmittel und Bindemittel zum Auffangen von Tropfverlusten sowie im Hafen Ölsperren und weitere Bindemittel vorgehalten, die im Havariefall zum Einsatz kommen können. Die Betankung erfolgt ausschließlich im Bereich des Spundwandkastens. Die DGzRS ist mit dem Umgang von Havarien vertraut und kann Schäden eingrenzen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Anfälligkeit des Projekts gegenüber Risiken schwerer Unfälle oder Katastrophen als gering einzustufen und kann aufgrund der beschriebenen Maßnahmen das Risiko eines betriebsbedingten Austritts von Gefahrstoffen in die Ostsee auf ein vertretbares Maß reduziert werden.

Da keine Seveso III Anlagen vorhanden sind, gehen auch keine Gefahren vom Vorhaben auf Seveso III Anlagen gem. § 6 Abs.7 WVHaSiG M-V aus.

## **12.4.2 Schutzgut Mensch, insb. die menschliche Gesundheit**

### 12.4.2.1 Ist-Zustand

Für das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit, werden entsprechend den Kategorien der BauNVO folgende Funktionen unterschieden:

- die Wohnfunktion sowie
- die Erholungsfunktion des Raums.

Das Vorhandensein geeigneter (Nah-) Erholungsräume (Teilschutzgut Erholung) bestimmt die Wohnumfeldqualität eines Wohngebiets.

Als erholungswirksame Flächen werden der siedlungsnaher Freiraum in maximal 500 m Entfernung von Wohn- oder Mischgebieten, Erholungszielorte (bspw. Sehenswürdigkeiten, Aussichtspunkte etc.) sowie linienhafte und punktuelle Erholungsinfrastruktur wie z.B. Rad- und Wanderwege dargestellt. Für das Teilschutzgut Erholung werden außerörtliche Landschaftsbereiche ermittelt und berücksichtigt, die der landschaftsorientierten Erholung und Freizeitgestaltung dienen. Hierzu zählen neben den ortsfernen Erholungseinrichtungen/Sehenswürdigkeiten (Erholungszielorte) insbesondere auch die zur Erholung genutzten Wegeverbindungen (Wander-/ Radwege).

#### Wohnfunktion

Der Untersuchungsraum im Plangebiet des Ottosees weist keine Wohnbebauung auf, da es sich schwerpunktmäßig auf den Küstenbereich beschränkt. Der Flächennutzungsplan Born deckt lediglich Flächen außerhalb des Nationalparks Boddenlandschaft ab. Das Plangebiet im Bereich des Ottosees (Nothafen Darßer Ort) weist bis auf ein Lagergebäude und ein Gebäude der E.Dis keine Bebauung auf. Eine Bewertung des Teilschutzguts Wohnen wird daher für den Teilbereich des Ottosees nicht weiter vorgenommen.

Im Bereich des Inselhafens inkl. Nebenflächen sind keine permanenten Wohnbebauungen vorhanden. Der schutzgutbezogene Untersuchungsraum liegt in einem Radius von 2000 m um das Hafenerweiterungsgebiet. Gegenstand der Untersuchung sind die Aspekte „Wohnen“ und „Arbeiten“. Im Flächennutzungsplan Ostseebad Prerow ist der Bereich als Sondergebiet dargestellt, welches der Erholung mit der Zweckbestimmung „Strandversorgung“ dient. Im Speziellen handelt es sich um ein Ferienhausgebiet, Sport- und Freizeiteinrichtungen, gewerblich genutzte Gebäude (Restaurants, Imbiss-Buden etc.) sowie Anlagen zur Ver- und Entsorgung. Wohnbereiche finden sich in Prerow außerhalb des untersuchten Bereichs weiter im Landesinneren. Die im Untersuchungsraum befindliche küstennahe Bebauung wird gewerblich genutzt.

Insgesamt ist der Teilbereich des Inselhafens Prerow mit einer nur geringen bis sehr geringen Bedeutung für die Wohnfunktion zu bewerten.

### Erholungsfunktion

Der komplette Untersuchungsraum ist für die Erholungsnutzung von hoher bis sehr hoher Bedeutung. Als Ostseebad ist Prerow mit direktem Zugang zu kilometerlangem Sandstrand sowie der Otosee mit dem Nothafen selbst, besonders in den Sommermonaten, aber auch im Herbst zum Kranichzug sowie zur Hirschbrunft für viele Touristen ein frequentierter Anziehungspunkt. Die Gemeinden Born a. Darß und Ostseebad Prerow sind Teil des Tourismusschwerpunktraums der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst und der Boddenküste auf dem Festland. Zusätzlich ist der Bereich der Gemeinde Ostseebad Prerow als Vorsorgeraum für Naturschutz und Landschaftspflege festgelegt. Die Infrastruktur ist auf den Fremdenverkehr ausgelegt. Es gibt zahlreiche Lokalitäten, Ferienhäuser und Fahrradverleihgeschäfte. Im Nationalparkplan wird betont, dass alle an den Nationalpark angrenzenden Landflächen entweder Tourismusschwerpunkt oder Tourismus-Entwicklungsräume seien.

Dies umfasst beispielsweise die Strandbereiche im Untersuchungsraum im Bereich des der Seebrücke. Als Ziel wird formuliert, dass der Tourismus in besonderem Maße als Wirtschaftszweig gesichert und entwickelt werden soll. Seine Belange haben hier Vorrang vor denen anderer Wirtschaftsbereiche. Eines der Kernziele des Nationalparks ist es, durch die Bewahrung ungestörter Natur und durch die Schaffung von Möglichkeiten zu ihrem Erleben einen Beitrag zur touristischen Entwicklung der Nationalparkregion zu leisten. Der Bereich des geplanten Inselhafens befindet sich im Landschaftsschutzgebiet „Boddenlandschaft“. Die Erholungsfunktion ist hier als Schutzzweck festgelegt: „Das Landschaftsschutzgebiet erfüllt mit seiner Großräumigkeit und Spezifik wichtige Aufgaben für den Tourismus der Gesamtregion für Kur- und Erholungseinrichtungen. Günstige Voraussetzungen bestehen für einen naturverbundenen Individualtourismus ebenso wie für einen erholsamen Familienurlaub in ruhiger Landschaft. Gute Möglichkeiten sind auch für Wassersportler, Angler und Jäger vorhanden.“

Die Zugänglichkeit der Freien Landschaft ist im Untersuchungsraum über ein umfangreiches Wanderwegenetz vorhanden. Im Bereich der Kernzone des Nationalparks dürfen die ausgewiesenen Wanderwege nicht verlassen werden (§ 6

Abs. 2 NatPVorpBIV). Im Nationalpark ist es geboten, in der Schutzzone II, insbesondere durch geeignete Maßnahmen der Verkehrs- und Besucherlenkung den Ruhecharakter des Gebietes insgesamt stärker auszuprägen (§ 5 Abs. 1 Nr. 2 e NatPVorpBIV).

Als Vorbelastung, die aktuell bereits zu einer Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität führt, ist insbesondere ein kleiner Abschnitt von etwa 210 m der Landesstraße 21, der Hauptzubringerstraße des Darß und Verbindungsstraße für die einzelnen Ortschaften erwähnen. Der Strandzugang sowie ein Radwanderweg befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Straße und können von Lärm- und Schadstoffimmissionen betroffen sein. Für das Teilschutzgut Erholung ist daher - abhängig vom Verkehrsaufkommen - zeitweise von geringen bis mittleren Immissionen auszugehen.

Im Ergebnis der Bestandsaufnahme ist der gesamte Untersuchungsraum mit den beiden Teilbereichen Nothafen Darßer Ort und Inselhafen Prerow mit einer hohen Bedeutung für die Erholungsfunktion zu bewerten.

Die in den Planunterlagen verwendete Erfassungs- und Prognosemethodik zur Ermittlung von anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das Schutzgut Mensch ist insgesamt als angemessen und ausreichend zu bewerten.

#### 12.4.2.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

Für das Schutzgut Menschen (Teilschutzgüter Wohnen und Erholen) werden in der Planung folgende Maßnahmen berücksichtigt, die zur Vermeidung und Minimierung vorhersehbarer Umweltauswirkungen / erheblicher Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Mensch führen:

- Bauzeitliche Beschränkung lärmintensiver Bauarbeiten an der Seebrücke im Strand- und Vorstrandbereich entlang der temporären Arbeitsebene (Einvibrieren bzw. Einrammen von Bauteilen, Einheben der Tragkonstruktion für die Seebrücke) außerhalb des Zeitraums 15.06. bis 15.09. (in Anlehnung an die Ferienzeiten als touristische Hauptsaison).
- Die Rammarbeiten zum Abteufen der Pfähle und Stahlspundwände werden erst vibrierend und dann lediglich für die letzten Meter schlagend durchgeführt. Mit der gewählten Kombination der Einbringverfahren werden die baubedingten Schallemissionen wesentlich reduziert. Im Ergebnis werden die Richtwerte nach AVV Baulärm nur an wenigen Tagen überschritten.
- Beschränkung der lärmintensiven Arbeiten, soweit dies möglich ist, auf den Tageszeitraum. Falls lärmintensive Arbeiten im Nachtzeitraum unvermeidlich sind, sind diese auf ein Minimum zu begrenzen. Insbesondere sind Ramm- und Abbrucharbeiten im Nachtzeitraum zu vermeiden.
- Der Personentransport zur Inselhafen Baustelle wird über den Nothafen realisiert und somit die touristisch intensiv genutzten Strandbereiche in der Hauptsaison geschont.
- Nutzung von Baugeräten und Bauverfahren mit geringen Schallemissionen soweit verfügbar.
- Erhalt bestehender Wegeverbindungen (Erhalt der Durchgängigkeit am Strand).
- Informationstafeln zum Bauvorhaben am Fuß der Seebrücke zur Stärkung der öffentlichen Wahrnehmung und Projektakzeptanz.

- Steigerung der Attraktivität der Seebrücke durch die gewählte Linienführung und dadurch entstehende Sichtachsen.
- Einrichtung einer Anlaufstelle für Beschwerden sowie zur umfassenden Information der Betroffenen z.B. über die Maßnahmen, die Verfahren, die Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen aus dem Betrieb sowie Aufklärung über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen und die damit verbundenen Belästigungen sowie Empfehlungen über Verhaltensweisen zur Minderung von Erschütterungswirkungen auf die Betroffenen.
- Nachweise der tatsächlich auftretenden Erschütterungen durch Messungen sowie deren Beurteilung bezüglich der Einwirkungen auf Menschen und Gebäude und Nachweis des Nichtentstehens von Gebäudeschäden durch Beweissicherung.

#### 12.4.2.3 Verbleibende Umweltauswirkungen

##### Baubedingt

Die touristische Nutzung der landseitigen Flächen des Nothafens sowie des Strandübergangs vom Nothafen wird während der Zeit der Renaturierung des Ottosees (ca. halbes Jahr) stark eingeschränkt. Das von den Rückbauarbeiten betroffene Gebiet ist somit für einen gewissen Zeitraum nicht touristisch nutzbar. Am Strand vor Prerow kommt es während der Bauzeit landseitig zu kleinräumigen Flächeninanspruchnahmen im landseitigen Bereich des Seebrückenanschlusses am Hauptübergang. Während der Bauzeit des Inselhafens, insbesondere während des Rammens der Gründungspfähle, kommt es zu Lärm- und Erschütterungsimmissionen, die sich hauptsächlich auf den Strand vor Prerow auswirken. Während der Rammungen im Strandbereich ist eine Lärmimmission in Höhe von maximal 77 dB(A) zu erwarten. Eine nur kurzfristige Überschreitung des Immissionsrichtwertes ist für das Gebiet mit gewerblicher Nutzung am Seebrückenaufgang zu prognostizieren. An der nächstgelegenen Wohnbebauung wird der Immissionsrichtwert ebenfalls kurzfristig gering überschritten. An allen weiteren Immissionsorten werden die jeweiligen Immissionsrichtwerte eingehalten. Relevante Erschütterungsimmissionen treten nur kurzzeitig im Freien oder in gewerblich genutzten Gebäuden auf und unterschreiten gemäß dem zum Vorhaben erstellten Gutachten voraussichtlich die vorsorgeorientierten Anhaltswerte gem. DIN 4150-3. Die Rammarbeiten und Arbeiten zum Einheben von Tragelementen der Seebrücke im Strand- und Vorstrandbereich entlang der temporären Arbeitsebene finden unter Berücksichtigung der touristischen Nutzung (Ferienzeiten) außerhalb des Zeitraums 15.06. bis 19.06. statt.

##### Anlagebedingt

Der Ersatz des alten Bauwerks durch eine breitere und längere Seebrücke mit Inselhafen wird einen neuen touristischen Anziehungspunkt schaffen. Die zusätzlichen Aufenthaltsflächen in Form von Aufweitungen sowie die Dachterrasse auf dem Betriebsgebäude des Inselhafens tragen zur Steigerung der Erholungsfunktion bei.

## Betriebsbedingt

Emissionen durch den Schiffsverkehr im Hafen sind hauptsächlich in der Wassersportsaison von Mai bis Oktober zu erwarten.

Im Rahmen der landseitigen Anbindung des Inselhafens ist ein nicht öffentlicher KFZ-Dienstverkehr auf der Seebrücke für einzelne Hafennutzer und Rettungskräfte vorgesehen. Im Hinblick auf den Betrieb wird nachstehendes Verkehrsaufkommen abgeschätzt:

- Täglich einzelne Fahrten der 3 Fischerbetriebe (saisonabhängig)
- Regelmäßige Fahrten der Besatzung des Seenotrettungskreuzers
- Unregelmäßige Fahrten der Besatzung der DLRG
- Unregelmäßige Fahrten zur Unterhaltung der Hafenanlage (Reinigung, Entsorgung Müll etc.)
- Seltene Fahrten durch Rettungsdienst, Winterdienst (saisonabhängig) und Reparaturdienst

### 12.4.2.4 Anhörung der Behörden und Beteiligung der Öffentlichkeit

Entscheidungserhebliche Sachverhalte zum Schutzgut Mensch wurden in den Stellungnahmen und Einwendungen nicht vorgelegt bzw. sind im Rahmen des Erörterungstermins aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits nachvollziehbar und ausreichend beantwortet worden (zu den Einwendungen aus immissionsschutzfachlicher Sicht siehe B.IV.7.2 und mit Blick auf Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes siehe B.IV.12.4.7.4).

Insbesondere ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde weder das Erscheinungsbild des Seebrücken- und Hafenbauwerkes geeignet, das Landschaftserleben von Erholungssuchenden erheblich zu beeinträchtigen noch steht durch den zusätzlichen Schiffs- und Erschließungsverkehr zum Inselhafen zu befürchten, dass bestehende Lärmimmissionen in spürbar störender Weise erhöht werden.

### **12.4.3 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

#### 12.4.3.1 Ist-Zustand

## Brutvögel

Der gesamte Vorhabenbereich wird vom EU-Vogelschutzgebiet "Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund" überlagert. Die Avifauna ist aufgrund ihrer Seltenheit/Gefährdung, ihrer Vielfalt/Eigenart und ihrer Natürlichkeit von hoher Bedeutung.

Potenzielle Brut- und Nahrungshabitate für Strandbrüter befinden sich in Nachbarschaft zum Vorhaben. Relevante Brutansiedlungen der Arten Fluss- und Sandregenpfeifer, Zwerg- und Brandseeschwalbe, Flusseeeschwalbe, Rotschenkel,



Kiebitz, Flussuferläufer, Austernfischer sowie von Entenvögeln sind jedoch ausschließlich in den nördlich an die Fahrinne zum Nothafen angrenzenden Strandabschnitten in der Kernzone des Nationalparks zu erwarten. In den Bereichen, in denen sich die zu entfernenden Bauwerke des Hafens befinden, sind keine Brutplätze dieser Arten zu erwarten.

Im Umfeld des Nothafens kommen als Brutvögel die Arten des angrenzenden Darßwaldes und der halboffenen Lebensräume vor. Im anthropogen überformten Bereich, der hier von den Teilmaßnahmen der Renaturierung betroffen ist, kommt nur eine sehr eingeschränkte Auswahl dieser Arten vor. Es sind die Arten, die auch begrünte Siedlungsbereiche aufsuchen und daher in Dörfern und begrünten Siedlungsbereichen auftreten und anthropogen überformte Bereiche nutzen können. Eine eigene Brutvogelwelt der Hafenanlagen bzw. des Hafenbeckens ist nicht vorhanden.

Die Bedeutung des Untersuchungsraums am Ottosee bzw. Nothafen wird für Brutvögel als hoch eingestuft.

Im Bereich des Inselhafens gibt es außer kleinflächige Bereiche in den Dünen keine bedeutenden Bruthabitate. Die Bedeutung des Untersuchungsraums am Inselhafen bzw. an der Seebrücke wird als gering eingestuft.

### Rastvögel

Nach dem Landschaftsprogramm Mecklenburg-Vorpommern liegen die Vorhaben in Rastgebieten, in denen regelmäßig die quantitativen Kriterien für international bedeutsame Konzentrationen rastender und überwintender Wat- und Wasservögel erreicht oder überschritten werden. Als Zielarten sind u.a. Ohrentaucher, Eisente, Trauerente, Samtente, Eiderente, Bergente und Gryllteiste genannt. Daraus wird die hohe Bedeutung des Aspektes Vielfalt abgeleitet.

An der Ostküste der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst erstrecken sich großräumige Flachwassergebiete. Unter bestimmten Windverhältnissen kommt es zeitweilig zum Trockenfallen der Flachwasserbereiche und zur Bildung von Windwattflächen. Diese bieten geeignete Rastgebiete für im Schlick nach Nahrung suchende Watvogelarten (Limikolen), so z. B. Sandregenpfeifer, Säbelschnäbler, Alpenstrandläufer und Pfuhlschnepfe. Diese Flächen liegen jedoch nicht im Umfeld des Ottosees, sondern nördlich der Hafeneinfahrt zum Nothafen im Bereich der Sandbänke des Darßer Ortes.

Im Flachwasserbereich des Darßer Ortes (< 2 m Wassertiefe) halten sich bevorzugt Rastbestände von Wasservogelarten wie Höcker-, Sing- und Zwergschwan, Krick-, Löffel-, Pfeif- und Spießente, Reiher- und Tafelente, Schellente und Blässhuhn auf. Sie ernähren sich gründelnd oder tauchend von Makrophyten oder der damit assoziierten Phytalfauna sowie vom Makrozoobenthos. Die Reiherente nutzt das Gebiet überwiegend als Tagesschlafplatz. Ihre nächtlich aufgesuchten Nahrungsgründe können auch weiter seewärts insbesondere im Bereich von Miesmuschelbänken liegen.

In den genannten Flachwasserbereichen sind i. d. R. auch Ausläufer größerer, sich weiträumig verteiler Rastvogelaufkommen der Arten Berg-, Eider-, Eis- und Trauerente, Mittelsäger, Ohrentaucher, Pracht- und Sterntaucher festzustellen.

Die Außenküste der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst bis zum Darßer Ort bietet im Bereich der Sand- und Kiesstrände, Primärdünen und Nehrungen Schlafplatzmöglichkeiten für Seeschwalben und Möwen wie Brand-, Zwerg- und Raubseeschwalbe sowie Zwergmöwe. Dabei ist eine vorrangige Schlafplatznutzung in den nördlich an die Fahrrinne des Nothafens angrenzenden Strandabschnitten in der Kernzone des Nationalparks zu erwarten. Des Weiteren stellen die angrenzenden Flachwasserbereiche wichtige Nahrungshabitate für diese Rastbestände dar.

Die südlich der Fahrrinne zum Nothafen gelegenen Strand-, Dünen- und Flachwasserbereiche liegen im Einzugsbereich des Regenbogen-Camps und besitzen aufgrund der damit verbundenen Störwirkungen keine besondere Bedeutung für Rastvögel.

Der Nothafen Darßer Ort selbst ist für Rastvögel schon rein quantitativ wegen seiner geringen Größe von geringer Bedeutung. Durch den Schifffahrtsbetrieb ist der Hafen zudem der relativ gestörteste Bereich des Darßer Ortes. Aus den ausgewerteten Zählungen des NPA ergibt sich, dass im Bereich des Hafens oder der Hafeneinfahrt Säger und Taucher mit Anteilen bis 60% und Tauchenten bis 25% aller Rastvögel des Darßer Ortes vorgefunden wurden. Die anderen Artengruppen liegen unter 12%.

Die Natürlichkeit ist hoch zu bewerten, da sich das Vogelzuggeschehen seit vielen Jahren ohne oder nur mit geringen Störungen entwickeln konnte.

Insgesamt wird die Avifauna mit einer sehr hohen Bedeutung bewertet, was die Artenvielfalt und die Natürlichkeit widerspiegelt.

### Makrozoobenthos

Unter den Mollusken, Krebstieren und anderen wirbellosen Arten des Brackwassers befinden sich keine Arten des Anhangs II oder IV der FFH-Richtlinie. Im Hafenbecken Nothafen Darßer Ort ist eine Besiedlung durch lebensraumtypische Arten anzunehmen. In der regelmäßig ausgebaggerten Fahrrinne ist jedoch von einer nur eingeschränkten Arten- und Populationsstruktur der Sedimentfauna auszugehen (sog. „Fahrrinnengemeinschaft“). Die Dichte der Sedimentfauna ist in den beiden Stationen Darßer Ort sowie vor Zingst mit 1.000 bzw. 1.800 Individuen – gegenüber z.B. 7.500 Individuen vor Kühlungsborn - relativ gering. Maximal zwei Arten, für die eine sehr geringe Individuendichte erfasst wurde, werden auf der Roten Liste (Vorwarnstufe) geführt. Insgesamt wird dem Bestand daher eine geringe Bedeutung zugewiesen, auch wenn die Natürlichkeit aufgrund der relativ geringen Eutrophierung mit mittel bewertet wird. Insgesamt wird eine mittlere Wertigkeit vergeben.

## Fische und Neunaugen

Der Ottosee bzw. das Hafenbecken des Nothafens Darßer Ort bietet grundsätzlich allen Fischarten Lebensraum, die aus der Ostsee hier eindringen können.

Vorkommen von Fischarten des Anhangs II und IV der FFH-Richtlinie (z.B. Stör, Lachs, Finte, Meerneunauge) sind im Bereich des Nothafens Darßer Ort und der Prerower Bucht nicht in relevanter Weise zu erwarten.

Der Untersuchungsraum hat insgesamt eine geringe Bedeutung für Fische und Neunaugen und beheimatet aufgrund der Brackwassersituation der mittleren Ostsee überwiegend sehr anpassungsfähige Fischarten.

## Robben (Kegelrobbe und Seehund)

An der Küste der Darß-Zingster Boddenkette gibt es ein seit 1968 bestehendes Vorkommen von Kegelrobben. Es handelt es sich um zwei Tiere.

Während eines im Zeitraum von 2006 bis 2012 in Mecklenburg-Vorpommern durchgeführten Robbenmonitorings zeigte sich, dass der Darßer Ort nicht zu den Gebieten gehörte, die mit größerer Regelmäßigkeit von Robben aufgesucht wurden.

Die seit 1968 in der Darß-Zingster Boddenkette ansässigen Kegelrobben wurden im Berichtszeitraum in allen Jahren regelmäßig gesehen.

Am Darßer Ort und der vorgelagerten Ostsee sind derzeit allenfalls nur sporadische Vorkommen von Robben zu erwarten. Der Bereich des Inselhafens ist für Robben ohne Bedeutung.

Die den Untersuchungsräumen zugehörigen marinen Flächen besitzen lediglich die Funktion als Jagdhabitat. Aufgrund der Einschätzung der Art als gefährdetem Wandertier, der relativ geringen Dichte, in der die Art in dem Bereich vorkommt und abgeleitet aus der Tatsache, dass der Untersuchungsraum keinen Reproduktionsraum darstellt, wird den marinen Bereichen eine mittlere Bedeutung zugewiesen. Terrestrischen Bereichen wird keine Bedeutung zugeordnet.

An der deutschen Ostseeküste existieren derzeit keine festen Liegeplätze des Seehunds. Laut Standarddatenbogen für die GGB Darßer Schwelle und Darß sammeln sich lediglich Einzeltiere in den GGB. Im Managementplan wird der aktuelle Status als „durchziehend“ eingestuft. Die Bedeutung des Vorkommens der Art wird daher mit gering bewertet. Terrestrischen Bereichen sowie dem Hafenbecken wird keine Bedeutung zugeordnet.

## Schweinswal

Bei Schweinswalen besteht eine ausgeprägte Saisonalität. In den Wintermonaten (Januar - März) werden deutlich weniger Schweinswale nachgewiesen als im Sommer.

Die höchsten Dichten treten im Spätsommer und Frühherbst auf. Die Einwanderung erfolgt in den Frühjahrsmonaten über den Fehmarnbelt, zum Ende des Jahres wandern die meisten Tiere offenbar auch auf diesem Wege wieder ab. Die Schweinswalddichte weist im Trend einen West-Ost-Gradienten auf, mit den höchsten Dichten in der Kieler und Mecklenburger Bucht und sehr geringen Dichten östlich von Rügen.

Von 2011 bis 2013 wurden im Rahmen des internationalen Projektes SAMBAH Schweinswale vor der Seebrücke Zingst in etwa 9 m Wassertiefe auf einem Gerät zum statischen akustischen Monitoring eine Registrierung pro Tag aufgezeichnet.

Aufgrund der relativen Nähe zum (intensiv touristisch genutzten) Strand und der relativ geringen Wassertiefe wird für den Bereich östlich der Seebrücke Prerow von einer geringen Frequentierung durch Schweinswale ausgegangen. Weiterhin können Vorkommen im Ostsee vor dem Hintergrund des allgemeinen Verhaltens der Art ausgeschlossen werden. Daher wird der Population im marinen Bereich eine mittlere Bedeutung zugewiesen. Terrestrischen Bereichen sowie dem Hafenbecken wird keine Bedeutung zugeordnet.

### Fischotter

Der Fischotter kann im gesamten Untersuchungsraum vorkommen. Im GGB „Darß“ ist er als sesshaft gemeldet. Die Art besitzt im Gebiet den Erhaltungszustand B. Sein Verbreitungsgebiet im Untersuchungsraum erstreckt sich auf die Flächen entlang der Küste mit Schwerpunkt Darßer Ort sowie auf Gewässer und Grabensysteme im GGB. Die Schwerpunktvorkommen des Fischotters auf dem Darß sind im Bereich der Strandseen und ihrer Verlandungszonen sowie den direkt mit den aquatischen Lebensräumen assoziierten Strandwallsystemen zu erwarten. Entsprechend liegen auch Nachweise aus dem Bereich des Nothafens Darßer Ort vor.

Zusätzlich wird der Bereich zwischen dem Prerowstrom und der Düne auf Höhe von „Hohe Düne“ von Fischottern regelmäßig frequentiert, was Totfunde an der L 41 belegen. Die Verbreitung des Fischotters konzentriert sich auf diese Bereiche und wird dort mit hoch bewertet.

Hingegen ist entlang der Außenküsten aufgrund der fehlenden Deckung und der hohen Exposition gegenüber der Ostsee allenfalls ein sporadisches Auftreten im Rahmen von Wanderungen zu vermuten. Der Strand südlich der Fahrinne bzw. vor Prerow und der unmittelbare Bereich des Hafens wird aufgrund der hohen Frequentierung durch Erholungssuchende und Touristen von der Art gemieden. Intensiv genutzte Strandbereiche um die Seebrücke bzw. sonstige intensiv genutzte Bereiche werden mit einer geringen Bedeutung bewertet. Keine Bedeutung für den Fischotter wird im offenen Meeresgebiet um den geplanten Hafenstandort gesehen.

## Fledermäuse

Grundsätzlich kann im Bereich des Nothafens mit allen in Mecklenburg-Vorpommern vorkommenden Arten gerechnet werden. Alle potenziell vorkommenden Fledermausarten sind im Anhang IV (streng zu schützende Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse) der FFH-Richtlinie aufgeführt und damit auch nach § 7 BNatSchG streng geschützt. Der terrestrische Bereich des Untersuchungsraumes am Nothafen stellt einen attraktiven Lebensraum für Fledermäuse dar. In einem Strukturmosaik aus Offenland, Wald und Gewässern bietet es vielen Arten optimale Habitatbedingungen. Die Fledermausarten Großer Abendsegler, Wasserfledermaus, Mückenfledermaus, Zwergfledermaus, Rauhaufledermaus wurden im Rahmen von Netzfängen in den Jahren 2012/2013 im Untersuchungsraum erfasst.

Im Plangebiet des Ottosees können Quartiere potenziell in Bäumen vorkommen. Es ist davon auszugehen, dass weitere Waldarten vorkommen. Quartiere (Sommer- und Winterquartiere) an und in den Gebäuden bzw. den zurück zu bauenden Hafenanlagen sind am Nothafen nicht zu erwarten. Die Gebäude und baulichen Anlagen weisen keine Quartierqualitäten auf, da sie keine Spalten oder Höhlen besitzen und im Winter nicht frostfrei sind bzw. auch keine Einflugmöglichkeit besteht. Als potenziell bedeutende Jagd- und Nahrungsflächen kommen Süßgewässer, Sümpfe und Moore in Frage. Nadelwälder und nährstoffarme Biotope wie Dünen und Heiden sind weniger bedeutende Nahrungsquellen. Marine Gewässer sind ohne Bedeutung.

Die Bedeutung des Untersuchungsraums am Nothafen wird als mittel eingestuft, die übrigen Bereiche im Untersuchungsraum (intensiv genutzter Strand sowie Meeresflächen) sind ohne Bedeutung für Fledermäuse.

## Amphibien

Amphibien sind an Süßwasserbiotope für die Fortpflanzung gebunden. Für überschwemmte Wiesen und Bruchwälder des Darßes sind Moorfrosch, Laubfrosch, Knoblauchkröte und Kammmolch belegt. Im Umfeld des Nothafens sind jedoch keine geeigneten Fortpflanzungsstätten vorhanden. Als einzige „Küstenart“ kommt in Dünenbereichen die Kreuzkröte vor. Ihre Laichgewässer sind flache Senken, z.B. überschwemmte Wiesen des Darßer Ortes, die im Laufe des Sommers austrocknen. Solche Lebensräume kommen im Bereich des Vorhabens „Rückbau des Hafens“ nicht vor. Amphibien sind demnach nicht mit Fortpflanzungsstätten vorhanden. Amphibienvorkommen im Bereich der Seebrücke oder des Inselhafens sind von vorn herein auszuschließen.

Die Bedeutung des Untersuchungsraums für Amphibien wird entsprechend mit gering bewertet.

## Pflanzen/Biotope

Es kommen keine der in Mecklenburg-Vorpommern gelisteten streng geschützten heimischen Pflanzenarten im Plangebiet vor. Waldbestände kommen lediglich in

Randbereichen des Untersuchungsraumes vor. Vorhabenbedingt werden weder die anliegenden Waldflächen im Bereich des Hauptübergangs noch im Bereich des Nothafens betroffen.

Der Untersuchungsraum zeigt eine sehr hohe Wertigkeit hinsichtlich der Biotopausstattung. Es herrscht eine sehr hohe Deckkraft von nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 20 NatSchAG M-V geschützten Biotopen vor. Diese sind zum Großteil Küstenbiotope (Dünen, Salzgrünland, Lagune und Röhricht). Viele dieser Biotope sind zusätzlich als FFH-Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie geschützt. Im Meeresgebiet des Untersuchungsraumes kommen in Tiefen zwischen etwa -3,5 und -5,5 m NHN geschützte Seegrasbestände mittlerer Bedeutung vor.

### Biologische Vielfalt / Biotopverbund

Biotopverbundflächen widerspiegeln die biologische Vielfalt von Naturräumen. Sie gewährleisten die Vernetzung von hochwertigen Landschaftsräumen und von Biotopkomplexen in der freien Landschaft, bilden einen einheitlichen Raum in Bezug auf die räumliche Verteilung und die Repräsentanz von Biotop- und Nutzungsstrukturen und besitzen hohe Bedeutung für den Individuenaustausch zwischen den Biotopkomplexen und als Leitlinien für die Wanderung bzw. Ausbreitung der Fauna.

Die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst ist durch großflächige Biotopverbundflächen überlagert. Der gesamte Untersuchungsraum befindet sich im Bereich von „Biotopverbundräumen von überregionaler Bedeutung“.

Im Bereich des Vorhabens existieren großflächige Biotopverbundflächen „im engeren Sinne“, was die hohe Bedeutung des Teilschutzgutes „biologische Vielfalt“ unterstreicht.

#### 12.4.3.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

Für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt werden in der Planung folgende Maßnahmen berücksichtigt, die zur Vermeidung und Minimierung vorhersehbarer Umweltauswirkungen / erheblicher Beeinträchtigungen auf das Schutzgut führen:

- Renaturierung des Ottosees und Rückbau der Hafenanlagen am Nothafen Darßer Ort in einem Zeitraum zwischen dem 01.09. und 31.03. außerhalb der Brutzeit von Vögeln
- Einweisung des Baubetriebs und sichtbare Begrenzung des Baufeldes (insbesondere im Dünenbereich), um das Befahren von geschützten Biotopen bzw. Lebensräumen von geschützten Tierarten zu vermeiden.
- Reduzierung der Rammtätigkeiten durch zusätzliche Verwendung von Vibrationsrammen beim Einbringen der Pfähle für die Seebrücke.
- Vergrämung von marinen Säugern aus dem direkten Umfeld (100-200 m) der Rammtätigkeiten, u.a. Umsetzung eines „soft starts“ (allmähliche Steigerung der Rammintensität) bei Aufnahme der Rammtätigkeiten.

- Umsetzung einer vierstufigen Mitigationsstrategie zum Schutz des Schweinswals (Nebenbestimmung A.III.2.9.5)
- Verzicht auf nächtliche Beleuchtung während Stillstandphasen im Nothafen zum Schutz von jagenden Fledermäusen und zur Minderung der Störung für den Fischotter (hier insbesondere die Wasserfläche).
- Außerplanmäßig notwendiges Roden und Schneiden von Gehölzen nur außerhalb der Brutzeit zwischen September und März (vgl. § 39 Abs. 5 BNatSchG).
- Begleitung von außerplanmäßig erforderlichen Rodungen von Höhlenbäumen durch Umweltbaubegleitung (Fledermaus-Winterquartier).
- Minimale und gezielte, warmweiße (< 3000 K) Beleuchtung der Seebrücke und des Hafens (gezielte Beleuchtung des Fußwegs, ggf. Bewegungsmelder), die Blendung von Tieren vermeidet und die nächtliche Anziehung der Insektenfauna verringert.
- Schwerpunkt auf seeseitigen Materialtransport zum Inselhafen (Reduzierung landseitiger Transporte)
- Nutzung bereits versiegelter Flächen als Material- und Baustofflager und für die Baustelleneinrichtung
- Meidung von wertvollen/ empfindlichen Flächen (insb. gesetzlich geschützter Biotope bzw. FFH-Lebensraumtypen) im Zuge der Renaturierung des Ottosees
- Schutz wertvoller Vegetationsbestände durch Markierung während der Bauphase (Tabuflächen).
- Baumschutzmaßnahmen (Stamm-, Kronen- und Wurzelschutz, ggf. Bewässerung) gemäß DIN 18920.
- im Falle der Identifikation eines Fischotterbaus durch die Umweltbaubegleitung Einbeziehung artenschutzrechtlicher Fachkompetenz und der zuständigen Naturschutzbehörde (Nebenbestimmung A.III.2.9.3)

#### 12.4.3.3 Verbleibende Umweltauswirkungen

##### Brut- und Rastvögel

Baubedingt:

Der Bereich um den neuen Inselhafen ist als offene Wasserfläche kein Brutgebiet. Die Baustelle dafür ist so weit von Vogel-Brutstätten entfernt, dass von den Bauarbeiten am Inselhafen keine relevanten Wirkungen auf Brutvögel ausgehen können. Lärmemissionen, die durch den Baubetrieb entstehen können, werden durch die Baumaschinen (insbesondere die Rammungen) und den Verkehr auf den Transportwegen verursacht. Mit dem Ende der Bauarbeiten sind auch die Wirkungen beendet.

Einzelne, auch sehr hohe Lärmspitzen wirken auf Vogelgehöre weniger schädigend als auf Menschengehöre. Physische Schäden an Vogelgehören treten erst bei extremen Lärmstärken auf, die hier selbst bei den Spitzenpegeln des Rammschalls keinesfalls erreicht werden. Insbesondere Küstenvögel, Enten und andere Wasservögel sind vergleichsweise unempfindlich, denn Küstenbiotope sind bereits natürlich stark geräuschbelastet (vor allem durch Wind).

Die Wirkung der Lärmemissionen wird nicht weiterreichen als diejenige der Scheuchwirkungen.

Scheuchwirkungen einer Baustelle gehen vor allem von den sich dort bewegenden Menschen aus. An Maschinen und Fahrzeuge können sich Vögel besser gewöhnen als an Menschen. Die Bauarbeiten zur Renaturierung des Ottosees finden aus Sicht der Brutvögel überwiegend innerhalb eines Bereiches statt, der bereits heute von Menschen aufgesucht wird, nämlich den bestehenden Hafenanlagen. Aus diesem Bereich gehen üblicherweise keine Gefahren für die brütenden Vögel über die bestehenden Wege hinaus aus. Damit befinden sich die bestehenden Brutplätze in einem Bereich, der von Störungen im Baubereich nicht erreicht wird, denn diese Vögel haben bereits auf Störungen durch menschlichen Betrieb auf den Wegen reagiert.

Die Bauarbeiten werden Rastvögel aus dem näheren Umfeld der Baustelle (ca. 100-250 m Umkreis) vertreiben. In Anbetracht der Größe des Lebensraums in der Prerower Bucht ist das nur ein sehr kleiner Bereich. Die Vögel können auf andere Küstenabschnitte ausweichen, da sie außerhalb der Brutzeit sehr mobil sind und den betreffenden Küstenabschnitt zudem noch in der Nacht nutzen können. Da die Störung nur temporär während der Bauzeit auftritt, stehen alle Nahrungsflächen bis auf die direkt überbauten (z.B. Muschelbänke, Seegrasfelder) grundsätzlich weiterhin zur Verfügung. Eine dauerhafte Einschränkung des Nahrungsangebotes tritt nicht ein.

Anlage- und betriebsbedingt:

Der Verlust an Bodengrundfläche in der Prerowbucht beträgt durch den neuen Inselhafen (Molenbauwerke, Hafenbecken) weniger als 3 ha. Das sind weniger als 1 % des ganzen Meeresentenlebensraumes der Prerowbucht. Es handelt sich zudem um einen schon relativ tiefen Bereich um die 5 m Tiefenlinie, der für die kleineren Tauchentenarten aufgrund der Tiefe schon unattraktiver wird. Zudem bietet die neue Insel bei stärkeren Winden geschützte Leebereiche, die für rastende Vögel Vorteile bieten. Durch die nächtliche Beleuchtung der Seebrücke sowie der Hafenanlage könnte es zur Anziehung bzw. Blendung von Avifauna kommen.

### Makrozoobenthos

Baubedingt:

Durch das Entfernen von vorhandenen Kaikanten, Sedimentbereichen oder Steinansammlungen kann es zu einem zeitweiligen Verlust von Organismen und der vorhandenen Bodenstruktur kommen. Die räumliche Ausdehnung der Projektwirkung ist auf die unmittelbaren Einwirkbereiche beschränkt. Eine Wiederbesiedlung aus nicht betroffenen Bereichen ist grundsätzlich möglich. Je nachdem, wie die Substratverhältnisse nach Ende von Baumaßnahmen sind, kann die Wiederbesiedlung auch zu einer Artengemeinschaft führen, die von der ursprünglichen abweicht. Neben dem Habitatverlust kann es auf der anderen Seite durch die Errichtung von Steganlagen, Schwimmpontons, Stein- oder Strandschüttungen zur Erschaffung neuer Habitats kommen, die von Flora und Fauna besiedelt werden können. Temporär ist mit geringen Auswirkungen zu rechnen. Während der Bauarbeiten im Inselhafen und im Bereich des Ottosees sind Sedimentumlagerungen und Aufwirbelungen möglich, allerdings in



deutlich geringerem Umfang als bei großflächigen Baggerungen, z.B. zum Aufrechterhalten der Fahrrinne.

Neben der direkten Störung bzw. lokalen Tötung des Makrozoobenthos kann es durch die Bautätigkeit, hierzu zählt auch das Verlegen der Kabel, zu Freispülungen von Makrozoobenthos-Organismen kommen. Es kann die Bildung von Trübungsfahnen, Freisetzung von Nähr- und Schadstoffen, Überdeckung von Makrozoobenthos-Organismen und Veränderung der Morphologie / Sedimentstruktur hervorgerufen werden. Die meisten Infauna-Taxa besitzen die Fähigkeit, sich nach dem Freispülen wieder einzugraben. Insgesamt werden die Wirkungen durch das Freispülen von Makrozoobenthos-Organismen nur kurzfristig, kleinräumig (bis zu 10 m um die jeweilige Baumaßnahme) und von geringer Intensität sein. Es ist davon auszugehen, dass es nur zu sehr geringen Auflagerungen der zu Boden schwebenden Sedimente kommen wird und dass das Makrozoobenthos diese eher geringfügige Überdeckung durch vertikale Repositionierung im Sediment ausgleichen kann. Die betroffenen Flächen sind relativ klein und die Störungsdauer ist kurzfristig. Im Ergebnis ist keine signifikante Zusatzbelastung gegenüber den natürlicherweise entstehenden Sedimentablagerungen anzunehmen. Die Trübungen und Ablagerungen liegen im Rahmen der natürlichen Variabilität. Die Wassersäule über den Flachwasserzonen am Darßer Ort enthält aufgrund der hohen Wind- und Wellengangexposition natürlicherweise hohe Resuspensionsfrachten und weist somit ein hohes Sedimentationspotenzial auf.

Anlagebedingt:

Durch die Errichtung der Molen (Schüttsteinwellenbrecher) sowie der flächigen Filterschicht aus Kies kommt es mit dem Bau des Inselhafens zu einer Flächeninanspruchnahme und somit zu einem vollständigen Verlust von Makrozoobenthos-Habitaten des Weichbodens. Die daraus resultierenden Struktur- und Funktionsveränderungen sind mittelräumig, dauerhaft und durch den vollständigen Funktionsverlust von hoher Intensität. Zwar wird durch das Einbringen von Hartsubstrat ein neuer Lebensraum geschaffen, die auf Weichsubstrat angewiesenen Arten werden jedoch von den überbauten Flächen verdrängt. Dies betrifft insbesondere Seegras (*Zostera marina*), welches sich potenziell am Standort des Hafenbeckens ansiedeln könnte. Die Videokartierung dieses Bereiches zeigte einen flächendeckend geringen Bestand von Seegras unter 10% Bedeckungsgrad. In Tiefen zwischen 5 m und 6 m stellt ein lockerer Bestand einen guten Zustand dar.

### Fische und Neunaugen

Bau- und betriebsbedingt:

Die im Untersuchungsraum anzutreffenden Fischarten werden von den zeitlich begrenzten Störungen durch Schallemissionen von Ramm- und Rüttelarbeiten, Sedimentaufwirbelungen und Trübungen sowie ggf. lokalen Laichverluste aufgrund ihrer hohen Anpassungs- und Vermehrungsfähigkeit nur wenig beeinträchtigt.

Anlagebedingt:

Lebensraumverluste betreffen insbesondere den relativ kleinflächigen Bereich der Wellenbrecher und sind aufgrund der hohen Mobilität der Fischarten und der vielfältigen Ausweichmöglichkeiten von geringer Bedeutung.

### Marine Säuger

Baubedingt:

Der Bereich des Otlosees und die Küstenstrecke vor Prerow sind für Robben als Lebensraum bisher ohne besondere Bedeutung. Auch die dortigen Bauarbeiten sind für Robben daher von geringer Bedeutung.

Von Bedeutung für Schweinswale kann der Baubetrieb für den neuen Inselhafen sein. Zwar sind direkte Scheuchwirkungen durch Fahrzeugverkehr und den Überwasser-Baubetrieb hier ohne Bedeutung. Die Art ist aber empfindlich gegenüber Unterwasserschall, der hier mit den Rammarbeiten für die neue Seebrücke, den Inselhafen und den Fahrgastschiffanleger auftreten wird. Das „Fachgutachten zum Vorkommen von Schweinswalen und die Bewertung der Auswirkung des Baus“ (Unterlage 3.3.3) kommt zu dem Ergebnis, dass keine dauerhafte bzw. erhebliche Beeinträchtigung der Schweinswale und ihrer Population eintritt. Es werden nur selten einzelne Exemplare von den Rammarbeiten betroffen sein. Darüber hinaus sind die Geräuschmissionen durch das Einbringen der Pfähle und Spundwände nur von geringer zeitlicher Dauer mit insgesamt maximal 2,5 Stunden andauernde Rammungen pro Tag für das Einbringen von 2-3 Pfählen. Die Störwirkung der Rammungen entspricht somit in der räumlichen Ausdehnung etwa der eines größeren Schiffes. Das Einvibrieren der Pfähle wird aufgrund der noch geringeren Schallpegel entsprechend kleinräumiger wirken.

Im Falle der Anwesenheit von Schweinswalen während der vorgesehenen Baumaßnahmen für den Inselhafen Prerow können kleinräumige Störungen von Schweinswalen nicht ausgeschlossen werden. Die geringen Pfahldurchmesser und die im Vergleich zu Windparkgründungen geringe Rammenergie in Kombination mit dem relativ flachen Wasser mit einer Wassertiefe von weniger als 7 m, welches eine hohe Schallabsorption verursacht, führen zu einer insgesamt geringen Störungsreichweite. Es wird eine Schallbelastung von 155 dB SEL in 750 m Distanz prognostiziert, so dass entsprechend dem BMU-Schallschutzkonzept („Konzept für den Schutz der Schweinswale vor Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee“, 2013) der Empfehlungsgrenzwert von 160 dB SEL in 750 m Entfernung sehr deutlich um 5 dB(A) unterschritten wird.

### Fischotter

Die Wirkungen der Rückbauarbeiten auf Fischotter entsprechen denen für Brutvögel. Auch Säugetiere werden kaum vom physischen Lärm eines Baubetriebes verscheucht, sondern von den Störungen, die durch agierende Menschen im Umfeld entstehen. Insofern ist während der Arbeiten zur Renaturierung des Otlosees der Nothafenbereich als Lebensraum nicht oder nur eingeschränkt nutzbar. Im Zuge des Neubaus vom Inselhafen sowie der Seebrücke sind keine Auswirkungen auf Fischotter

zu erwarten. Für den aufgrund der ungünstigen Habitatbedingungen eher unwahrscheinlichen Fall, dass in diesem Bereich Individuen der Art vorkommen, wird durch die ökologische Baubegleitung im Zusammenhang mit Nebenbestimmung hinreichend Vorsorge getragen.

### Fledermäuse

Baubedingt:

Durch Störungen des Baubetriebs werden Fledermäuse nur unmittelbar auf kurze Distanz beeinträchtigt, wenn z.B. das Quartier angerührt wird. Der am weitesten reichende Wirkfaktor wären nächtliche Beleuchtungen im Sommerhalbjahr, wenn Fledermäuse aktiv sind. Da jedoch nicht in der Nacht gearbeitet wird, werden Fledermäuse nicht gestört.

Betriebs- und anlagebedingt:

Durch die nächtliche Beleuchtung der Seebrücke sowie der Hafenanlage könnte es zu Anziehung bzw. Blendung von ziehenden Fledermäusen kommen. Durch die vorgesehene minimale und gezielte, warmweiße (< 3000 K) Beleuchtung der Seebrücke und des Hafens (gezielte Beleuchtung des Fußwegs, ggf. Bewegungsmelder) wird die Blendung von Tieren vermieden.

### Pflanzen/Biotope

Baubedingt:

In Folge des Baus des Inselhafens mit Seebrücke sowie des Rückbaus des Nothafens Darßer Ort ergeben sich temporäre Beeinträchtigungen. Die Beeinträchtigung von Lebensräumen durch temporäre Inanspruchnahme von flächigen Biotopen betrifft 90 m<sup>2</sup> Biotope sehr hoher Bedeutung (gesetzlich geschützte Weißdüne), 12.275 m<sup>2</sup> Biotope hoher Bedeutung und 1.811 m<sup>2</sup> Biotope mittlerer Bedeutung.

Anlage- und betriebsbedingt:

Ein dauerhafter Verlust von Lebensräumen betrifft insbesondere Seegras-wiesen und resultiert im Wesentlichen aus der Anlage des Wellenbrechers des Inselhafens im Umfang von 6125 m<sup>2</sup>, des vorgelagerten Wellenbrechers im Umfang von 1164 m<sup>2</sup>, der Gründungspfähle im Umfang von 26 m<sup>2</sup> und des Grabens für Versorgungsleitungen im Umfang von 1787 m<sup>2</sup>.

### Biologische Vielfalt / Biotopverbund

Baubedingt:

In Folge des Baus des Inselhafens mit Seebrücke sowie des Rückbaus des Nothafens Darßer Ort ergeben sich die bereits bezüglich der Schutzgüter Tiere und Pflanzen/Biotope dargelegten temporären Beeinträchtigungen von Lebensräumen des Biotopverbundes.

Betriebs- und anlagebedingt:

Während sich der Vorhabensbereich Ottosee im zentralen Bereich des Biotopverbundes befindet, liegen Teile der Seebrücke außerhalb und der Inselhafen im Randbereich des Biotopverbundes.

Neben den Beeinträchtigungen, die mit der Umsetzung des Vorhabens verbunden sind, werden bestehende Beeinträchtigungen im Bereich des Ottosees zurückgenommen. Diese werden z.T. an den neuen Standort des Inselhafens verlagert (z.B. Bootsverkehr).

Somit werden Beeinträchtigungen aus dem zentralen Bereich des Biotopverbundes (zugleich Kernzone des Nationalparks) nach außerhalb bzw. an den Rand des Biotopverbundes (zugleich Entwicklungszone des Nationalparks) verlagert.

#### 12.4.3.4 Anhörung der Behörden und Beteiligung der Öffentlichkeit

##### Rastvögel

Das StALU VP und das NPA VP forderten in ihrer Stellungnahme eine ergänzende Darstellung, auf welchen Grundlagen die Annahme eines Meideradius von 100 - 250 m der Rastvögel gegenüber den baubedingten Störungen basiert.

Der VT kam durch einen Vortrag im Erörterungstermin und mit der Unterlage „IHP\_22\_A2“ dieser Forderung nach. Die gutachterlich in Bezug genommene Fluchtdistanz von 100 – 250 m ergibt sich demnach aus Fluchtdistanzen, die aus Erfahrungen mit Near-Shore-Arten (z.B. Reiherente, Bergente, Schellente, Säger und Lappentaucher) gemacht wurden. Beurteilungsrelevant sind dabei nicht die herausragenden Spitzenwerte, sondern die Medianwerte des Effekts auf die Masse der Tiere. Entsprechend verschiedener Literaturlauswertungen u.a. von Gassner et al. (2010) wurden – hinsichtlich der in der Prerowbucht zu beachtenden Arten - der Gänsesäger mit 300 m Fluchtdistanz, die Meeres- und Binnenland-Tauchenten mit 250 m sowie Mittelsäger, Ohren- und Haubentaucher mit 100 m eingeordnet. Die Fluchtdistanzen in der Literatur beschreiben allerdings immer die Reaktion auf sich annähernde Wasserfahrzeuge oder Fußgänger. Die Baustelle ist jedoch kein beweglicher Körper der (bedrohlich) auf rastende Vögel zu schwimmt, sondern eine ortsfeste Sache, an die sich die lokalen Vögel gewöhnen können bzw. deren Ungefährlichkeit sie erkunden können. Entsprechende Gewöhnungseffekte sind in der Literatur belegt. Zudem können, angesichts der großen Wasserfläche und der nur zeitweiligen Störung, auch bei Verwendung von sehr hohen Fluchtdistanzwerte alle Wasservögel um den Baubereich ausweichen. Eine Beschädigung der Ruhestätte, so dass sie ihre Funktion nicht mehr erfüllen könnte, kann daher ausgeschlossen werden. Diese Bewertung gilt auch bei einer Annahme größerer Meidedistanzen (> 250 m). Die ergänzenden Darlegungen zur Rastvogelerfassung im Erörterungstermin und Unterlage IHP\_22\_A2 wurden durch das NPA VP als geeignet bewertet, der Forderung nach einer gutachterlichen Präzisierung zur Thematik der Fluchtdistanzen Abhilfe zu schaffen.

## Marine Säuger

Baubedingt:

Gemäß Stellungnahme des StALU VP und des NPA VP wird gefordert, für die Bereiche, in denen die Lärmwerte des Schallschutzkonzeptes gem. BMU (2013) überschritten werden, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass sich zum Zeitpunkt der Schallereignisse hier keine Tiere aufhalten (Vergrämung). Dies ist durch ein Monitoring der Schallemissionen und Schweinswale nachzuweisen. Dabei werden Pinger und Softstarts, die Schweinswale aus den betreffenden Bereichen vertreiben sollen, allein als nicht ausreichend angesehen. Zusätzlich sollte u. a. durch Beobachtung vor Beginn der Rammarbeiten sichergestellt werden, dass die Schweinswale den Bereich auch tatsächlich verlassen haben. Das NPA VP unterstreicht, dass angesichts der nahezu an der Ausrottungsgrenze (u. a. auch durch weitere Beeinträchtigungen wie Kollision, Verschmutzung, Beifang etc.) liegenden Bestandszahlen von nicht mehr als 500 Individuen der Ostseepopulation jedes Einzelindividuum für den Erhalt der Population notwendig sei. Eine Lärminderung der Baumaßnahmen sei zwingend notwendig. Die Anwendung eines Blasenschleiers bietet nach Auffassung des NPA VP grundsätzlichen Schutz, indem Verletzungen des Hörsinnes vermieden werden. Das Tötungs-, bzw. Verletzungsverbot sei demnach vorrangig durch lärmindernde Schutzmaßnahmen, wie dem Blasenschleier, und ggf. zusätzlich durch Vergrämungsmaßnahmen sicherzustellen. Ähnlich äußert sich die Umweltvereinigung WWF und fordert den Einsatz der Blasenschleier-Technologie zur Minderung des Rammschalls. Das NPA VP hält jedoch den Fall für möglich, dass aus technischen Gründen kein Blasenschleier zum Einsatz kommt. In diesem Fall seien statt handelsüblicher Pinger Geräte wie FaunaGuardPorpoise Module (FG-PM) oder AcousticPorpoiseDeterrent (APD) Model 01 einzusetzen. Die Bedeutung des Vorhabenbereichs für Kegelrobben schätzt das NPA VP höher als der VT, zumindest als „gering“ ein.

Mit Blick auf die Zweifel des StALU VP und des NPA VP, ob die Vergrämung durch Softstarts und Pinger ausreichend sei und die Forderung des WWF nach Einsatz eines Blasenschleiers legte der VT den ergänzenden Vorschlag für eine Mitigationsstrategie vor (siehe oben).

Mit Schreiben vom 09.12.2020 konkretisierte das NPA VP die vierstufige Mitigationsstrategie für den Schweinswal wie folgt:

1. Vergrämung der Schweinswale aus dem Gefahrenbereich für eine Verletzung durch den Betrieb von Faunaguard I APD model 01 (Ron Kastelein, Van Oord) mit einem Schallpegel, der für eine Vergrämung in 750 m Entfernung ausreichend ist.
  - a. Einsatz eines einzelnen Faunaguard mit dem Ziel der Vergrämung im erweiterten Bereich um die Rammstelle für einen Zeitraum von min. 30 min vor Beginn der Rammungen. Mit Beginn der Rammungen ist der Faunaguard auszuschalten.
  - b. Ziel ist eine Vergrämlautstärke von 90 bis 95 dB re 1 pPa<sup>2</sup>s in einer Distanz von 750 m vom jeweiligen Rammort (bzw. bei Reduzierung der Vergrämdistanz in geringerer Entfernung von der Rammstelle).

c. Um Verletzungen von Meeressäugern im direkten Umfeld des Einsatzortes des Faunaguard auszuschließen, ist die Lautstärke des Faunaguard beginnend bei 90 dB re 1 pPa<sup>2</sup>s über einen Zeitraum von 10 min bis auf die erforderliche Quell-Lautstärke zu erhöhen.

d. Es ist ein Nachweis der Effektivität der Vergrämung zu führen. Der Nachweis der effektiven Vergrämung kann wie folgt erbracht werden:

- i. Aufzeichnung der erreichten Vergrämlautstärke in einer Entfernung von 750 m von der Rammstelle durch die direkte Messung mit einem Hydrofon oder
- ii. Nachweis der Vergrämlautstärke in einer Entfernung von 750 m von der Rammstelle durch ein Schallausbreitungsmodell, welches sich auf Daten der direkten Messung durch ein Hydrofon stützen lässt, jedoch nicht unmittelbar in einer Entfernung von 750 m von der Rammstelle positioniert sein muss.
- iii. Die Erfassung und Dokumentation der Vergrämungslautstärke ist in Anlehnung an die Messvorschrift des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie „Offshore-Windparks, Messvorschrift für Unterwasserschallmessungen, Aktuelle Vorgehensweise mit Anmerkungen, Anwendungshinweise“ - BSH (2011) - durchzuführen.

Es wird darauf hingewiesen, dass zur Ermittlung der An-/Abwesenheit von Schweinswalen im Baubereich Messungen mit C-PODs verwendet werden dürfen und die Messergebnisse zur Verbesserung des Kenntnisstandes bzgl. des Verhaltens von Meeressäugern bei Unterwasserlärmereignissen beitragen.

2. Überwachung der Schallpegel durch ein adäquates kalibriertes Monitoring in ca. 750 m Abstand von der Rammstelle

a. Der durch die Rammarbeiten verursachte Unterwasserschall ist während der Bauphase bei allen Rammarbeiten messtechnisch zu erfassen und zu dokumentieren. Bei Durchführung und Dokumentation der Unterwasserschallmessungen ist die Messvorschrift des BSH (2011) anzuwenden.

b. Zur Erfassung des Unterwasserschalls ist ein geeignetes Hydrofon einzusetzen, das jeweils 2 bis 3 m über dem Meeresboden mit Hilfe von abgesetzten Systemen zu positionieren ist. Die gewählte Hydrofontiefe über Grund ist für alle Messungen beizubehalten (vgl. BSH 2011)

c. Das Hydrofon kann

- i in einer Entfernung von 400 bis 1000 m um die Rammstelle oder
- ii für jede Rammung in einer Entfernung von 750 m von der Rammstelle positioniert werden.

Im Fall (i) sind die zu überwachenden Werte für die Dokumentation mit einem geeigneten Schallausbreitungsmodell jeweils auf 750 m Abstand von der jeweiligen Rammstelle zu berechnen.

Alternative Messaufbauten sind projekt- und standortspezifisch mit dem NPA VP abzustimmen.

d. Die Ergebnisse der Unterwasserschallmessungen während der Bauphase sind zum Nachweis der Einhaltung der o.g. Lärmschutzwerte entspr. den Messvorschriften des BSH (2011) zu dokumentieren. Zu Beginn der Rammarbeiten - d.h. für die ersten 5 zu rammenden Gründungselementen die Schallwerte der Rammungen für die einzelnen Gründungselemente dem NPA VP spätestens eine Woche nach der durchgeführten Rammung zur Kenntnis vorzulegen.

Im weiteren Bauablauf ist dem NPA VP der Nachweis für jeweils 10 Gründungselemente zusammengefasst zur Kenntnis vorzulegen.

Spundwände sind abweichend von den o.g. Regelungen abschnittsweise zu dokumentieren.

3. Bei Unterschreiten der Lärmschutzwerte von 160 dB re 1 pPa<sup>2</sup>s und SPL von 190 dB re 1 pPa in 750 m Entfernung von der Rammstelle

a. Sofern eine regelmäßige Unterschreitung der o.g. Lärmschutzwerte in einer Entfernung von 750 m von der Rammstelle zu erwarten ist, soll eine Verringerung der Vergrämreichweite des Faunaguard von der Rammstelle vorgenommen werden. Grundlage für die Einschätzung bzgl. der regelmäßigen Unterschreitung und die Festlegung der erforderlichen Vergrämreichweite sind die Ergebnisse von Unterwasserschallmessungen während der vorangegangenen Rammungen.

b. Der erforderliche Quellschallpegel des Faunaguard zur Erzeugung der wirksamen Vergrämlautstärke (90 bis 95 dB re 1 pPa<sup>2</sup>s s.o.) innerhalb der gewählten Vergrämreichweite kann mit einem geeigneten Schallausbreitungsmodell abgeschätzt werden.

c. Es ist ein Nachweis der Effektivität der Vergrämung zu führen. Der Nachweis der effektiven Vergrämung kann wie folgt erbracht werden:

i. Aufzeichnung der erreichten Vergrämlautstärke in einer Entfernung von der Rammstelle, die der gewählten Vergrämreichweite entspricht, durch die direkte Messung mit einem Hydrofon.

oder

ii. Nachweis der Vergrämlautstärke in einer Entfernung von der Rammstelle, die der gewählten Vergrämreichweite entspricht, durch ein Schallausbreitungsmodell. Das Schallausbreitungsmodell muss sich auf Daten der direkten Messung durch ein Hydrofon stützen, das

jedoch nicht in einer Entfernung von der Rammstelle, die der gewählten Vergrämereichweite entspricht, positioniert sein muss.

#### 4. Bei Überschreiten der Lärmschutzwerte:

Bei Überschreiten der o.g. Lärmschutzwerte durch die Rammungen sind bautechnische Maßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung der Lärmschutzwerte in einer Entfernung von 750 m von der Rammstelle zu gewährleisten.

Sollten die Lärmschutzwerte mit bautechnischen Maßnahmen nicht eingehalten werden können, sind weitere schallmindernde Maßnahmen zu treffen, um die Lärmbeeinträchtigungen zu reduzieren (z.B. Einsatz von Blasenschleier, Hydro Sound Damper, etc.).

Die Planfeststellungsbehörde sieht die durch das NPA vorgenommene Konkretisierung als zielführend und verhältnismäßig an. Die Umsetzung der Strategie in Abstimmung mit dem NPA wird durch Nebenbestimmung A.III.2.9.5 sichergestellt.

#### Betriebsbedingt:

Das NPA VP weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass bei Nutzung der Liegeplätze im Inselhafen für Offshore-Schnellboote angesichts der genehmigten Anlagenanzahl für den Windpark Gennaker von einer deutlich höheren Frequentierung und somit von einer größeren Beeinträchtigung mariner Säuger (erhöhtes Lärm- und Kollisionsrisiko für Schweinswale) auszugehen und daher die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeits- und Lärmbegrenzung regelmäßig zu überprüfen sei. Von privater Seite (IHP\_11) wurde darüber hinaus eingewandt, dass aus dem Betrieb des Inselhafens Prerow eine Verlärmung der Prerower Bucht resultiere, die insbesondere während der besonders sensiblen Fortpflanzungs-, Gebär- und Aufzuchtzeit die Kommunikation der Schweinswale zur Partnersuche und Fortpflanzung sowie zwischen Mutter und Kalb beeinträchtigt. Dies vermindere die Überlebenschancen, den Fortpflanzungserfolg und die Reproduktionsfähigkeit der Schweinswale. Für die besonders kleine Population der zentralen Ostsee sei bereits durch die Beeinträchtigung einzelner Individuen eine erhebliche und dauerhafte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population gegeben.

Der VT nahm im Erörterungstermin sowie in zwei ergänzenden Unterlagen („Stellungnahme zu den Gutachten zu Unterwasserschall und die Auswirkung auf Schweinswale“ - IHP\_22\_A1 sowie „Auswirkungen von Schall während des Baus und Betriebs des Inselhafens auf Schweinswale im Vorhabensgebiet“- IHP\_11\_A1) Stellung.

Hinsichtlich der befürchteten Gefahren durch Offshore-Schnellboote wurde dargelegt, dass gemäß der Befahrungsregelungsverordnung Geschwindigkeitsbegrenzungen für maschinengetriebene Fahrzeuge festgelegt sind, die für die Wasserflächen des Nationalparks in den Fahrwassern 12 bzw. 16 Knoten und in den übrigen Gebieten des Nationalparks nur 8 Knoten betragen. Zudem werde hinsichtlich der lärmbedingten Störungen durch den Schiffsverkehr als einzige zusätzliche Belastung nach Umsetzung des Vorhabens gegenüber dem Status Quo der Betrieb eines Fahrgastschiffes mit wenigen Fahrten in den Sommermonaten vorkommen. Eine wesentliche Erhöhung des Schiffsverkehrs sei schon aufgrund der geringen Anzahl der Liegeplätze im Inselhafen auszuschließen. Die Stellung des großräumigen Gebietes



als potentielles Kalbungsgebiet sei mit geringer Wichtigkeit - im Randverbreitungsgebiet der Schweinswale - einzuordnen und die Bedeutung der Prerowbucht dabei höchstwahrscheinlich für die Reproduktionsbiologie der westlichen Population der dänischen Beltsee als gering einzustufen. Die Population der inneren Ostsee sei nicht von Auswirkungen im Sommer betroffen, da es zu diesem Zeitpunkt eine klare Trennung der Hauptverbreitungsgebiete gibt und sich zu diesem Zeitpunkt die Tiere der östlichen Population vornehmlich in den Gewässern Schwedens und Polens aufhalten.

Im Erörterungstermin bestätigte das NPA VP, dass die hinsichtlich der Auswirkungen auf den Schweinswal und die Robben vorgetragenen Bedenken ausgeräumt seien, sofern die vorgelegte Mitigationsstrategie umgesetzt wird.

Mit Stellungnahme vom 22.12.2020 legte das NPA VP ergänzend dar, dass es den Ansätzen und Betrachtungen zu den betriebsbedingten Immissionen bzw. der zugrundeliegenden Emissionsansätze für den Hafenbetrieb folgt und vor dem Hintergrund der dem NPA VP vorliegenden Erfahrungswerte zum Bootsaufkommen und zur Nutzung des bestehenden Nothafens als plausibel bewertet. Nach Auffassung des NPA VP stehen demnach keine zusätzlichen Beeinträchtigungen einer naturschutzbehördlichen Zustimmung zu dem Vorhaben entgegen, u.a. da die mit der Schließung und Renaturierung des Nothafens verbundenen positiven Auswirkungen auf die o.g. Schutzgüter eine deutliche Zustandsverbesserung erwarten lassen.

### Fischotter

Das NPA legte in seiner Stellungnahme dar, dass der Fischotter regelmäßig mit Familie im Nothafen gesichtet werde und entgegen der Einschätzung des VTs „von einer geringen bis nicht vorhandenen Bedeutung des Nothafens ... folglich nicht ausgegangen werden“ könne. Offensichtlich habe auch keine Suche nach Bauen stattgefunden. Es sei durchaus denkbar, dass die maroden Hafenanlagen mittlerweile auch vom Fischotter als Bau genutzt werden. Es sei daher vor Rückbau der Hafenanlage durch die Umweltbaubegleitung (V 5AR des LBP) sicherzustellen, dass im Baustellenbereich keine besetzten Fischotterbaue vorkommen. Von privater Seite wurde eingewandt, dass die künstliche Versandung des Ottosees einen artenschutzrechtlichen Verstoß darstelle, da ein Habitat der Fischotter zerstört und die Verklappung von ausgebaggertem Sand während der ganzjährigen Aufzucht- und Wanderungszeiten der Fischotter eine erhebliche Störung vorliege.

Der VT sicherte im Erörterungstermin zu, dass vor Durchführung des Rückbaus durch die Umweltbaubegleitung im Rahmen der Maßnahme V 5AR LBP geprüft wird, ob besetzte Fischotterbaue im Baubereich vorkommen. Nach gegenwärtiger Kenntnis ist dies an den wasserseitigen Bauteilen des Nothafens nicht gegeben. Sofern durch die Umweltbaubegleitung dennoch ein besetzter Bau identifiziert wird, muss unter Einbeziehung artenschutzrechtlicher Fachkompetenzen und der zuständigen Naturschutzbehörde die Festlegung der weiteren Vorgehensweise unter Berücksichtigung der Einhaltung des Verletzungs- und Tötungsverbots gem. § 44 BNatSchG erfolgen (siehe Nebenbestimmung A.III.2.9.2.

## Biotope

Das StALU VP fordert, dass bei der Eingriffsbilanzierung eine gesonderte Betrachtung des unmittelbaren Bereichs der Versorgungsleitungen als bauliche Anlage erfolgen muss, da diese gemäß HZE marin als dauerhaft wirksame Eingriffe zu behandeln sind. Durch das Verbleiben des Kabelkörpers im Meeresboden komme es zu einer dauerhaften Veränderung der Schichtenfolge bzw. des Tiefenprofils. Zudem müssten Reparaturmaßnahmen der technischen Anlage ohne gesondertes naturschutzrechtliches Genehmigungsverfahren ermöglicht werden. Daher sei ein Wirkfaktor von 1 für den Kabeldurchmesser anzusetzen. Auch die Maßnahme des Rückbaus von Anlagen müsse den Anforderungen der HZE marin entsprechend geplant werden. Die hier einschlägige Maßnahmevariante 5.60 erfordere ein aktives Tun zur Wiederherstellung der natürlichen Küstendynamik oder natürlicher hydrologischer Verhältnisse. Entsprechend müsse ein niveaugleicher Rückbau der Baggerrinne durch Verfüllung mit geeignetem Sediment durch den Träger des Vorhabens erfolgen.

Den entsprechenden Forderungen wird durch Vorlage einer aktualisierten Eingriffsbilanzierung (IHP\_22\_A3) sowie die Nebenbestimmung A.III.2.9.2 Genüge getan.

### **12.4.4 Schutzgut Boden und Fläche**

#### 12.4.4.1 Ist-Zustand

Da der Untersuchungsraum aus über 68% marinen Flächen besteht, überwiegen die Meeresböden gegenüber den terrestrischen Böden. Im Bereich der Seebrücke Prerow herrscht Weichsubstrat (Sand) mit < 10% Steinen vor. Im gegenwärtigen Nothafen besteht das Sediment ebenfalls aus Weichsubstrat, aber mit einem höheren Schlickanteil als an der Seebrücke. Die terrestrischen Böden im Untersuchungsraum sind geprägt von der Küstennähe. Der Meeresboden vor dem Neudarß und der Halbinsel Zingst ist überwiegend mit sandigen Substraten unterschiedlicher Korngrößen bedeckt, die vom Abtragungsgebiet am Weststrand küstenparallel transportiert werden. Die Strandseen des Darßer Ort (darunter auch der im Ottosee befindliche Nothafen) werden umgeben von überwiegend Niedermooren über marinem Sand oder Dünen sand. Der Bereich um den Darßer Ort ist als Geotop „Haken und

Strandwälle Neudarß“ aufgeführt und somit nach § 20 Abs. 2 des NatSchAG M-V gesetzlich geschützt. Weiterhin ist der Küstenbereich östlich der Seebrücke als „Küstendüne Prerow“ als schützenswert eingestuft.

#### 12.4.4.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

Für das Schutzgut Fläche und Boden werden in der Planung folgende Maßnahmen berücksichtigt, die zur Vermeidung und Minimierung vorhersehbarer Umweltauswirkungen/erheblicher Beeinträchtigungen auf das Schutzgut führen:

- Flächensparende Lagerung von Baumaterialien, Erdmassen
- Einrichtung von Lagerflächen auf relativ unempfindlichen Flächen (z.B. versiegelte Flächen), ggf. vollständiger Rückbau von Lagerflächen nach Abschluss der Arbeiten

- Sicherung der Baustellenumgebung vor Befahren
- Verzicht auf unnötige Versiegelung und Verdichtung
- Einsatz emissionsarmer Baumaschinen und Bauverfahren
- Trennung von belastetem und unbelastetem Bodenmaterial
- Risikomanagement zur veränderten Küstenmorphologie

#### 12.4.4.3 Verbleibende Umweltauswirkungen

##### Baubedingt

Im Zuge des Bauvorhabens werden Flächen temporär in Anspruch genommen. Dazu zählen beispielsweise Baustelleneinrichtungsflächen, die jedoch nach Möglichkeit auf bereits versiegelten Flächen liegen sowie die temporäre Arbeitsebene im Strandbereich, die zum Rückbau des bestehenden Seebrückenbauwerks und als Rammebene der Einbindung der Gründungspfähle im Flachwasserbereich dient. Betroffen sind 1,46 ha Böden allgemeiner Bedeutung (Meeresboden mit Fein- und Mittelsanden) sowie 0,10 ha Böden ohne Bedeutung (anthropogen überprägt). Die temporären Inanspruchnahmen enden nach Finalisierung der Bauarbeiten.

Beim Rückbau der Hafenanlagen im Nothafen (Renaturierung Ottosee) werden die Spundwände an der Gewässersohle abgebrannt und die darunterliegenden Teile werden im Boden verbleiben. Die zurückliegende Nutzung der baulichen Anlagen am Nothafen Darßer Ort lässt keine schädliche Bodenveränderung von den verbleibenden Bauteilresten erwarten (keine industrielle oder gewerbliche Nutzung dieses kleineren Militärhafens ohne Umschlag). Durch das Anheben der Gewässersohle im Bereich des Ottosees werden die Bereiche großflächig mit Sand bedeckt, sodass keine Freisetzung von Schadstoffen zu erwarten ist. Ein Freiwehen verbleibender Bauwerksreste wird nicht erwartet, da die betreffenden Bauteile (Fundamente, Stahlspundwände) in ihrer Lage keiner signifikanten Exposition ausgesetzt sind.

##### Betriebsbedingt

In der Regel ist mit keiner relevanten Schadstoffemission in das Wasser und so auch in den Bodenkörper zu erwarten. Für den Fall einer Havarie im Inselhafen werden als präventive Schutzmaßnahme Öl-Sorptions-Sperren für den Soforteinsatz vorgehalten.

##### Anlagebedingt

Anlagebedingt wird Boden im Wesentlichen durch die Aufschüttung des Wellenbrechers dauerhaft überbaut. Betroffen sind 2,06 ha Böden allgemeiner Bedeutung. Der Flächenverlust durch die Stahlrohrpfähle der Seebrücke, des Fahrgastschiffanlegers, des Spundwandkastens und der Stege wird aufgrund der geringen Flächengröße als untergeordnet betrachtet.

Die Auswirkungen der Hafenanlagen wurden in einem gesonderten Fachgutachten durch das DHI untersucht. Das Gutachten prognostiziert eine vergleichsweise geringe morphologische Veränderung in der Prerow Bucht. In einem Zeitraum von 15 Jahren nach Errichtung der Wellenschutzbauwerke des Inselhafens ist im Bereich der Seebrücke eine langsame seeseitige Verlagerung der Uferlinie mit einem ausgeglichenen Uferlinienverlauf zu erwarten. Erst in Zeiträumen größer 15 Jahre kommt es nach den Simulationsergebnissen zu einer deutlicheren Ausbildung des

Akkumulationsbereiches und später zur Bildung eines flachen Salienten. Die Annahme aus der Modellierung der Küstenlinienentwicklung birgt jedoch ein gewisses Prognoserisiko, da sie sich auf ein komplexes und dynamisches System beziehen, für das unvorhersehbare Ereignisse nicht berücksichtigt werden können. Durch ein Risikomanagement wird der Fall berücksichtigt, dass es unvorhersehbar zu einer abweichenden und zeitlich und mengenmäßig intensiveren Veränderung der Küstendynamik und damit zu einer erheblichen Beeinträchtigung kommt.

Westlich der Seebrücke verlangsamt sich die seeseitige Verlagerung der Uferlinie. Diese Entwicklung ist aus Sicht des Küstenschutzes und der Strandnutzung unkritisch. Östlich der Seebrücke weisen die Modellergebnisse eine leichte Verstärkung der bereits bestehenden Erosion auf.

Die durch die Hafenanlagen verursachte morphologische Veränderung bewegt sich in einem für diesen dynamischen Küstenabschnitt üblichen Maß. So ist bereits gegenwärtig nach Sturmflutereignissen eine verstärkte Akkumulation von Sedimenten westlich der Seebrücke zu beobachten. Die Lebensgemeinschaften und einzelnen Arten sind den dynamischen Prozessen von Sedimentakkumulation und Sedimentabtrag angepasst.

#### 12.4.4.4 Anhörung der Behörde und Beteiligung der Öffentlichkeit

Die uBB wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass hinsichtlich der Belange des Bodenschutzes grundsätzlich ein vollständiger Rückbau von baulichen Anlagen auch in tieferen Bodenschichten anzustreben sei. Um nachvollziehen zu können, warum gemäß Rückbaukonzept für den Nothafen der Rückbau baulicher Anlagen nur bis in 0,5 m Tiefe unter Gelände vorgesehen ist, forderte die uBB konkrete Angaben zu Art und Umfang der durch den Verbleib der baulichen Anlagen vermiedenen Eingriffe in den Naturhaushalt. Auch die BImA äußerte ihre Befürchtung, ein Freiwehen von Bauwerksresten oberhalb des Wasserspiegels könne in der Zukunft nicht sicher ausgeschlossen werden.

Der VT erwiderte, dass die verbleibenden Gründungselemente im späteren Zielzustand unterhalb des Wasserspiegels und unterhalb der späteren Gewässersohle und demnach ein nachträgliches Freilegen der verbleibenden Bauteile nicht zu erwarten sei. Im Erörterungstermin und im Nachgang dazu legte der VT weitere Erläuterungen und Auswertungen vor, in denen die zusätzlichen Auswirkungen auf den vorhandenen Naturraum bei einem Komplettrückbau aller baulichen Anlagen dargelegt werden und detailliert geprüft wird, inwiefern für einzelne Bauteile ein Komplettrückbau unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit und dem Schutz des umliegenden Naturraums möglich ist. Im Ergebnis wäre bei einem vollständigen Rückbau aller Anlagen von einer erheblichen zusätzlichen land- und seeseitigen Flächeninanspruchnahme in Höhe von ca. 40.000 m<sup>2</sup> auszugehen. Im wasserseitigen Bereich vor den Spundwänden wären zusätzlich umfangreiche Nassbaggerarbeiten mit einem zu Baggervolumen von ca. 30.000 m<sup>3</sup> durchzuführen. Im landseitigen Bereich wären weitere Baggerungen zur Entlastung der Spundwände erforderlich. Durch die zusätzlichen Betroffenheiten z.T. sehr hochwertiger Biotopflächen wären die Ziele der Kompensationsmaßnahme Ottosee gefährdet und könnte u.a. eine Beeinträchtigung von Erhaltungszielen im Sinne der FFH-Richtlinie nicht mehr ausgeschlossen werden.

Die BImA erklärte im Erörterungstermin ihre entsprechenden Einwände als hinreichend erörtert und ausgeräumt. Mit Stellungnahme des Landkreises Vorpommern-Rügen vom 27.08.2020 wurde nach einer Prüfung der o.g. Darlegungen des VTs durch die berührten Fachgebiete des Landkreises dem Rückbaukonzept ohne weitere Einschränkungen von der uBB zugestimmt.

## **12.4.5 Schutzgut Wasser**

### 12.4.5.1 Ist-Zustand

#### Grundwasser

Das Grundwasser des Grundwasserkörpers Darß/Zingst steht auf der Halbinsel Darß-Zingst fast flächendeckend an der Oberfläche an und wird z. T. wesentlich von seiner exponierten Lage zur Ostsee bzw. Boddenküste bestimmt. Der Grundwasserleiter 1 bildet im gesamten Untersuchungsraum einen oberen, unbedeckten Grundwasserleiter und ist somit ungeschützt gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen. Der Grundwasserkörper befindet sich in einem schlechten chemischen Zustand, wobei der Zustand hinsichtlich Nitrat und Pestiziden als gut und hinsichtlich Schadstoffen nach Anhang II der Grundwasserrichtlinie und anderer Schadstoffe als schlecht bewertet wird.

Der Darß gehört zu einem Gebiet mit sehr hohem nutzbarem Grundwasserdargebot, dessen tatsächliche Nutzbarkeit aber durch die Salzwasserintrusion eingeschränkt ist. Aufgrund dieser Salzwasserintrusionen und den damit einhergehenden hohen Chloridkonzentrationen besteht das Risiko, den „guten“ mengenmäßigen und auch chemischen Zustand zu verfehlen.

Gemäß dem Gutachterlichen Landschaftsrahmenplan Vorpommern handelt es sich im Untersuchungsraum um Bereiche mit hoher bis sehr hoher Schutzwürdigkeit. Die Schutzfunktion des Grundwasserkörpers ist als ungünstig eingestuft. Insgesamt ist das Schutzgut Grundwasser im terrestrischen Umfeld des Vorhabengebietes aufgrund des hohen Grundwasserdargebotes und des geringen Grundwasser-Flurabstandes in Verbindung mit der Abwesenheit schützender Deckschichten als besonderes Wert- und Funktionselement einzustufen.

#### Oberflächengewässer und Küstengewässer

Der den Untersuchungsraum prägende Küstenwasserkörper „Prerowbucht/ Darßer Ort bis Dornbusch“ (WP\_10) wird über Drainagen und tiefe Grundwasserleiter sowie andere diffuse Quellen belastet. Bei dem Koppelstrom / Bodstedter Bodden (WP\_08) ist außerdem landwirtschaftliche Aktivität (Versickerung, Erosion, Ableitung, Drainage, Änderung der Bewirtschaftung und Aufforstung) als Belastungsquelle aufgeführt. Der Prerower Polder (DARS-0100) wird durch Landentwässerung, landwirtschaftliche Aktivität, Gewässerausbau, Staubauwerke und andere Belastungen und diffuse Quellen vorbelastet. Die Belastungsquellen führen in den Wasserkörpern zur Nährstoff- und Schadstoffbelastung. Der derzeitige Zustand wurde für ökologische Parameter für WP\_08 und WP\_10 mit unbefriedigend bewertet. Der ökologische Zustand des Küstengewässers WP\_08 wurde mit mäßig bewertet. Dem Prerower

Polder wurde ein unbefriedigender ökologischer Zustand zugeordnet. Alle genannten Wasserkörper erhielten einen nicht guten chemischen Zustand.

Die Wasserflächen des marinen Untersuchungsraumes gehören zu den äußeren Küstengewässern der Ostsee östlich der Darßer Schwelle (Prerowbucht: Darßer Ort bis Dornbusch; WP\_10). Dieser Wasserkörper sowie das Küstengewässer Mecklenburger Bucht: Warnemünde bis Darß (WP\_06) gehören zu den naturnah ausgeprägten Oberflächengewässern und sind daher von besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt. Der Koppelstrom / Bodstedter Bodden besitzt aufgrund seiner Eigenart als Bodden eine besondere Bedeutung für den Naturhaushalt. Der Polder Prerow (DARS-0100) befindet sich in einem unbefriedigenden Zustand, in dem bislang keine der Orientierungswerte der Qualitätskomponenten eingehalten werden können. Daher besitzt er nur eine allgemeine Bedeutung für den Naturhaushalt.

Die Morphologie und Beschaffenheit des Oberflächengewässers des Ottosees wurde durch die Anlage und den Betrieb des Hafenbeckens und der Zufahrt stark verändert und ist somit in diesen veränderten Bereichen anthropogen überprägt und nur von allgemeiner Bedeutung für den Naturhaushalt. Die nördlich und südlich an das Hafenbecken angrenzenden Wasserflächen unterliegen lediglich den Randeffekten des Hafenbeckens und besitzen aufgrund ihrer Eigenart und Seltenheit als Strandsee eine besondere Bedeutung.

Zusammenfassend wird den Wasserkörpern im Untersuchungsgebiet folgende Bedeutung beigemessen:

#### Besondere Bedeutung

- WP\_06: Küstenwasserkörper Mecklenburger Bucht: Warnemünde bis Darß
- WP\_08: Koppelstrom / Bodstedter Bodden
- WP\_10: Küstenwasserkörper Prerowbucht: Darßer Ort bis Dornbusch
- Naturnahe Bereiche des Ottosees

#### Allgemeine Bedeutung

- DARS-0100: Polder Prerow
- Restlichen Wasserflächen Hafenbecken

Die Wasserflächen des Untersuchungsraumes bilden großflächige Kaltluftentstehungsgebiete und sind als Gebiete mit klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsfunktion Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung für Klima und Luftgüte.

#### 12.4.5.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

Für das Schutzgut Wasser werden in der Planung folgende Maßnahmen berücksichtigt, die zur Vermeidung und Minimierung vorhersehbarer Umweltauswirkungen / erheblicher Beeinträchtigungen auf das Schutzgut führen:

- Reduzierung von Baustraßen, Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen auf ein Minimum (Berücksichtigung der Belange des Grundwasserschutzes bei der Auswahl dieser Flächen).
- Anlage von Baustelleneinrichtungen und Lagerplätzen auf Flächen mit einem hohen Geschütztheitsgrad des Grundwassers, insbesondere bereits versiegelte Flächen.
- Vorsorge gegen eine Verunreinigung von Gewässern und des Grundwassers durch Baumaterialien, Öle und Treibstoffe während der Bauphase, z. B. bei Demontage der seeseitigen Bestandteile des Nothafens (Vorhaltung von Öl-Sorbent-Sperren).
- Entsorgung von im Inselhafen betriebsbedingt anfallendes Schmutzwasser über eine Entsorgungsleitung in das öffentliche Abwassernetz.
- Nulleinleitungsprinzip für Bauschiffe: Vermeidung von Einleitung von Abwasser und Verwendung von möglichst biologisch schnell abbaubare Hydraulikflüssigkeiten, Vorsorge gegen Eintrag kontaminierter Abwässer, Betriebsmittel und Feststoffe (wie Müll) in die See.
- Minimierung von Trübungsfahnen durch Einbau des Baggerguts durch Greifbagger mit gedeckelter Schaufel. Die Ablagerung des Baggerguts und der Decksteine ist zur Reduzierung der Fallhöhe möglichst unmittelbar über Wasseroberfläche oder vorzugsweise unter Wasser umzusetzen.
- Beim Rückbau des Nothafens wird Vorsorge vor eventuell ins Wasser gelangtem Abbruchmaterial getroffen. Gelangen Baumaterialien dennoch ins Wasser, werden diese wiederaufgenommen und entsorgt.
- Abbrennen der Spundwände an der Gewässersohle und Verbleiben der Spundwände unterhalb der Gewässersohle, um Auswirkungen durch vollständiges Entfernen (z.B. umfangreiches Freispülen bzw. Abgraben) zu vermeiden.
- Verzicht auf die Verwendung von Streusalz auf der Seebrücke im laufenden Betrieb.
- Keine zentrale Tankanlage im Inselhafen zur Betankung von Sportbooten

#### 12.4.5.3 Verbleibende Umweltauswirkungen

##### Baubedingt

Hinweise auf relevante Schadstoffquellen z.B. aus Altlasten liegen nach aktueller Kenntnislage im Projektgebiet nicht vor. Entsprechend sind auch keine baubedingten Freisetzungen gefährlicher Stoffe zu erwarten.

Durch das sandige Sohlsubstrat (Feinsande) kann es zu kleinräumigen und kurzfristigen Aufwirbelungen, Trübungsfahnen und Sedimentumlagerungen kommen infolge

- des Absetzens bzw. Ziehens von Verankerungspfählen der schwimmfähigen Arbeitsgeräte, beim Schütten (bzw. Ablegen) der Steine,
- der Verlegung von Ver- und Entsorgungskabeln vom Festland zum Inselhafen,
- der kleinräumigen Baggerung zur Einhaltung der Solltiefe im Bereich der Fußvorlage des Wellenbrechers sowie

- der Rückbauarbeiten am Nothafen (Demontage baulicher Anlagen, Ziehen bzw. Abbrennen der Spundwände bzw. Stahlrohrpfähle, Sedimentumlagerungen zur Renaturierung des Ottosees).

Das freigesetzte Material breitet sich wenige Meter aus und sedimentiert in kurzer Zeit (wenige Minuten) im nahen Umfeld der Quelle wieder.

Trübungsfluten und Materialfreisetzungen in Folge von Baggerarbeiten sind als die wesentlichen Wirkfaktoren zu sehen. Eine baggerungsbedingte Freilegung reduzierter Substanzen und Verbindungen ist aber nur in geringem Umfang zu erwarten, da nicht großflächig gebaggert wird. Es waren bisher - bei wesentlich großflächigeren Baggerungen - keine nachweisbaren Auswirkungen auf den Sauerstoffhaushalt in der unmittelbaren Umgebung während der Baggerungen festzustellen. Zudem erhält eine Sauerstoffzehrung als Wirkfaktor nur dann Relevanz, wenn lokal über einen längeren Zeitraum kumulierend zehrende Sedimente in Verbindung mit frei verfügbarem Sauerstoff gebracht werden. Um derartige kumulierende Effekte induzieren zu können, sind jedoch die vorhabenbedingten Baggermengen zu gering. Zugleich steht der Wasserkörper im unbehinderten Austausch mit der freien Ostsee. Die Wirkungen von Baggerungen wurden im Rahmen der Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans für die Unterhaltungsbaggerungen zum Nothafen Darßer Ort untersucht. Im Ergebnis ist keine signifikante Zusatzbelastung gegenüber den natürlicherweise entstehenden Sedimentablagerungen anzunehmen. Die Trübungen und Ablagerungen liegen im Rahmen der natürlichen Variabilität. Die Wassersäule über den Flachwasserzonen am Darßer Ort enthält aufgrund der hohen Wind- und Wellengangexposition natürlicherweise hohe Resuspensionsfrachten und weist somit ein hohes Sedimentationspotenzial auf. Diese Vorgänge sind charakteristisch für die hier vorliegende Ausgleichsküste, deren Sediment sich in einem ständigen Fließgleichgewicht zwischen Anlandung und Erosion befindet.

#### Betriebsbedingt

Beim betriebsbedingten Schiffsverkehr in der Prerowbucht ist im Zuge der Vorhabenumsetzung mit keiner höheren Frequentierung zu rechnen. Dies ist bereits in der reduzierten Anzahl der Liegeplätze im Inselhafen gegenüber dem Nothafen Darßer Ort begründet. Es findet lediglich eine Verlagerung der im Hafen einlaufenden Schiffe von dem Nothafen in der Kernzone des Nationalparks in die Entwicklungszone beim Inselhafen statt. An den betriebsbedingten Schadstoffeinträgen ist abgesehen von unvorhersehbaren Havarien mit keinen größeren Auswirkungen zu rechnen.

#### Anlagebedingt

Anlagebedingt kommt es durch unmittelbare Bauwerke, wie die Wellenbrecher und die Gründungspfähle, zu Strömungshindernissen im offenen Wasser. Kleinräumig wird sich die Strömung in Lee des Bauwerks verändern. Bei den Pfählen wird von einem gestörten Bereich im Bereich des 3-fachen Radius des Pfahls ausgegangen. Diese Auswirkungen sind jeweils nur temporär, sehr selten und besitzen keine erheblich beeinträchtigenden Wirkungen (lokale Ausprägung).

Im Umfeld des Nothafens finden keine regelmäßigen oder dauerhaften Strömungen und damit auch keine Strömungsbeeinflussung statt. Beeinflussungen bis zum Boden (Habitate, Benthos) sind bei einer Tiefe von etwa 6 m Tiefe nur bei sehr großen



Wellenhöhen (50-jähriges Hochwasserereignis) zu erwarten. Es ist von einer geringen Betroffenheit auszugehen.

Das Niederschlagswasser auf dem hafenseitigen Funktions- und Betriebsgebäude sowie auf der Funktionsfläche wird gesammelt und in die Ostsee eingeleitet. Niederschlagswasser des landseitigen Versorgungsgebäudes wird frei (z. B. über Wasserspeier) in das Gelände zur Versickerung abgeführt. Das Niederschlagswasser auf der Seebrücke und auf den Stegen wird nicht mit wassergefährdenden Stoffen in Berührung kommen. Auf den Einsatz von Streusalz wird verzichtet. Das Wasser wird daher nicht gesammelt und gelangt frei in das Gewässer.

#### 12.4.5.4 Anhörung der Behörden und Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Untere Wasserbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen stufte in ihrer Stellungnahme vom 23.03.2020 zunächst die punktuelle Versickerung des von den Flächen gesammelten Niederschlagswassers als eine erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung ein. Nach Vorlage eines entsprechenden Nachweises gemäß DWA-M 153 durch den VT kommen untere Wasserbehörde und die Planfeststellungsbehörde darin überein, dass vorliegend nicht der Tatbestand einer erlaubnispflichtigen Gewässerbenutzung gegeben ist.

Weitere umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Wasser sind nicht vorgelegt bzw. im Rahmen des Erörterungstermins aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits nachvollziehbar und ausreichend beantwortet worden.

### 12.4.6. Schutzgut Klima/ Luft

#### 12.4.6.1 Ist-Zustand

Das Klima im Untersuchungsraum ist dem „westlichen Küstenklima“ zuzuordnen. Es überwiegt das maritime Klima, während der kontinentale Klimaeinfluss aufgrund des umgebenden Meeres und der Bodden geringer ist, als nach der Lage der Vorpommerschen Boddenlandschaft im Osten zu vermuten wäre. Die Halbinsel Darß-Zingst ist den ozeanischen Einflüssen des Westwindgürtels besonders stark ausgesetzt.

Die Mittelwerte der Jahressummen der Niederschläge betragen zwischen 500 und 600 mm. Verglichen mit dem Binnenland zeichnet sich das Nationalparkgebiet durch geringere Temperaturunterschiede zwischen Tag und Nacht sowie Sommer und Winter, eine längere Sonnenscheindauer, eine höhere Luftfeuchtigkeit und größere Windgeschwindigkeiten aus. Im Bereich bis 100 m landeinwärts zeigt sich der Einfluss des Strandklimas, welches sich durch eine stärkere UV-Strahlung sowie einen erhöhten Salz- und Jodgehalt in der Luft auszeichnet.

Ausweislich des Gutachterlichen Landschaftsrahmenplan Vorpommern liegt der Untersuchungsraum in einem niederschlagsbenachteiligten Bereich. Dies betrifft den gesamten Nordteil der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst.

Wasserflächen des Untersuchungsraumes bilden großflächige Kaltluftentstehungsgebiete und sind als Gebiete mit klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsfunktion Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung für Klima und Luftgüte.

Geringfügige Vorbelastungen werden gebildet durch die Landesstraße am östlichen Rand des Untersuchungsraums sowie die gewerblich genutzten Areale an den Strandzugängen.

Im gesamten Untersuchungsraum ist die vorhandene kleinklimatische Vorbelastung aufgrund der Abgelegenheit gering und das Kleinklima wird grundsätzlich von den großklimatischen Verhältnissen überprägt.

Aufgrund seiner Besonderheit durch den direkten Meereseinfluss der Luft kommt dem Schutzgut Klima/Luft im Untersuchungsraum eine besondere Bedeutung zu. Meeresluft fördert die menschliche Gesundheit und schafft besondere abiotische Bedingungen insbesondere für Pflanzenarten.

#### 12.4.6.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

Zur Minderung der Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft ist der Einsatz emissionsarmer Baumaschinen und Bauverfahren vorgesehen.

#### 12.4.6.3 Verbleibende Umweltauswirkungen

##### Baubedingt

Durch den Bau des Inselhafens sowie der Renaturierung des Ottosees werden durch den Baustellenverkehr Schadstoffe in die Luft gebracht.

##### Betriebsbedingt

Eine Erhöhung des Schiffsverkehrs oder des Erschließungsverkehrs ist nicht zu prognostizieren.

##### Anlagebedingt

Durch die baulichen Anlagen des Inselhafens werden Frischluftentstehungsgebiete auf der offenen Meeresfläche überbaut.

Es werden keine Gehölze im Zuge des Vorhabens entfernt.

#### 12.4.6.4 Anhörung der Behörden und Beteiligung der Öffentlichkeit

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen im Sinne des UVPG zum Schutzgut Luft und Klima sind nicht vorgelegt worden.

## 12.4.7 Schutzgut Landschaft

### 12.4.7.1 Ist-Zustand

Das Landschaftsbild im Untersuchungsraum wird geprägt durch die vielfältigen Grenzlinien zwischen Wasser und Land. Wechselnde Wasserstände und ein je nach Windstärke unterschiedlich starker Seegang bieten fast täglich neue Landschaftseindrücke und bilden eine sanft geschwungene Ostseeküste. Dadurch entsteht eine besondere Eigenart der Landschaft. Die terrestrischen Flächen entstanden im Rahmen der Ausgleichsküste als Strandwallfächer, was heute als System aus Wällen (örtliche Bezeichnung: Reff) und feuchten Niederungen (Riegen) erkennbar ist. Diese Vielfalt birgt eine außergewöhnliche Landschaftsästhetik und stellt ein landschaftliches Alleinstellungsmerkmal dar. Dabei sind verschiedene visuelle Wirkzonen abgrenzbar. Darunter können die Ostsee, Wälder und Forsten, Grünlander und Röhrichte sowie der Strandbereich genannt werden.

Das LUNG bewertet den Untersuchungsraum hinsichtlich des Landschaftsbildes mit „sehr hoch“ für direkte Küstenbereiche. Der bebaute Strandaufgang am Hauptübergang ist als Teil des urbanen Raums gekennzeichnet. Der direkte Bereich des Nothafens selbst wird nicht bewertet. In der Verordnung des Landschaftsschutzgebiets „Boddenlandschaft“ werden ebenfalls die Strände der Außenküste, die natürlichen Dünenbildungen im Außenküstenbereich als besonders prägende erhaltenswerte Landschaftselemente aufgeführt.

Kleine Bereiche um Umfeld des Nothafens gehören zum Kernbereich landschaftlicher Freiräume (LFR 2001) und wurden mit einer sehr hohen Bedeutung aufgenommen. Gemäß dem Gutachterlichen Landschaftsrahmenplan Vorpommern liegt der Untersuchungsraum in einem landschaftlichen Freiraum mit sehr hoher Schutzwürdigkeit.

Im Untersuchungsraum treten in Bezug auf das Schutzgut Landschaft verschiedene Vorbelastungen auf:

- Seebrücke einschließlich des Fahrgastschiffanlegers
- bebaute Bereiche im Untersuchungsraum (Straßen, Parkplätze, Gewerbe).
- Abschnitt der Landesstraße L21
- Schifffahrt
- Bebauung und Hafennutzung am Ottosee
- weit verbreitet intensive touristische Nutzung
- Offshore-Windpark Baltic 1 (in Abhängigkeit von den Sichtverhältnissen am Horizont erkennbar)

### 12.4.7.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

- Wahl eines baulich vorbelasteten Raumes bei der Standortwahl (vorhandene Seebrücke, landseitig vorhandene Erschließung)
- Schaffung von Sichtachsen auf der Seebrücke zur ästhetischen Aufwertung der Anlage
- Berücksichtigung natürlicher Materialien zur Herstellung des Wellenschutzes im Hafen (Natursteinwellenbrecher)

- Verzicht auf vertikale Verbauung durch Gebäude über 10 m Höhe
- Minimierung der Bauteilhöhen (z.B. Wellenbrecher, Seebrücke) auf ein erforderliches Mindestmaß.

#### 12.4.7.3 Verbleibende Umweltauswirkungen

Es ist eine visuelle Beeinträchtigung in Form von Überprägung der offenen Wasserfläche zu erwarten, welche aus der Verlängerung der Seebrücke sowie dem Hafen resultiert.

Es findet demnach eine geringfügige Verbauung von bereits von Bebauung geprägter Meeresfläche statt. Durch die Anlage findet keine vertikale Verbauung statt, da die Hafenanlage sowie die Seebrücke flach gehalten sind. Die Ausführung der Seebrücke erfolgt mit Stahlbauteilen in schlanker Konstruktion. Die Bauhöhe des Betriebsgebäudes im Hafen (bis 10 m NHN) übersteigt nicht die zu erwartenden Masthöhen der schutzsuchenden Bootsverkehre.

Bei der geplanten Anlage handelt es sich um ein küstentypisches Bauwerk. Als Minimierung der Störwirkung ist die durch gestalterische strukturelle Anordnung der Seebrücke eine Steigerung der visuellen Attraktivität zu nennen. Die Sichtachse von der Seebrücke führt vor der ersten Abknickung nach Nordosten genau in das Innere des Hafenbeckens. Die Abknickungen und Aufweitungen zum Aufenthalt von Personen führen zu einer allgemeinen Attraktivitätssteigerung der Anlage.

Von Zeit zu Zeit kommen Vertikalstrukturen über 10 Meter in Form der im Inselhafen liegenden Boote vor. Da sich diese nur kurzzeitig (meist über Nacht) im Hafen aufhalten werden und die Masten nur wenige Zentimeter im Durchmesser aufweisen, kann insbesondere im Hinblick auf die Entfernung des Hafens zum Festland von keiner Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ausgegangen werden.

#### 12.4.7.4 Anhörung der Behörden und Beteiligung der Öffentlichkeit

Von privater Seite (IHP\_26) wurde eingewandt, dass mit dem Inselhafen in der Prerowbucht ein völlig neues massives Bauwerk einschließlich eines zweigeschossigen Funktionsgebäudes entstehe und damit sowohl der Blick auf das Meer als auch das Landschaftsbild in der Bucht als Ganzes erheblich gestört werde. Das Landschaftsbild sei vor allem durch Dünen, flachen Sandstrand und eine weitgehend freie Wasserfläche geprägt und würde durch die vorgesehenen massiven Steinschüttungen optisch erheblich verändert. Es werde eine Zerschneidung des Landschaftsbildes in der Prerowbucht und eine Behinderung des freien Ausblicks auf die Ostsee in einer besonders hochwertigen Natur-/Erholungslandschaft verursacht, wofür es keine hinreichende Rechtfertigung gebe. Der Bezug auf die "Vorbelastung" durch die vorhandene Seebrücke könne insofern keine Rechtfertigung sein, da man mit diesem Argument den gesamten Strandbereich mit baulichen Anlagen zur touristischen Nutzung versehen könne. Die optische Gestaltung des Funktionsgebäudes sei im Hinblick auf das Landschaftsbild inakzeptabel und nicht, wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt, küstentypisch. Es sei nicht nachvollziehbar, wieso in den Planfeststellungsunterlagen auf das Kriterium <10 m Gebäudehöhe hingewiesen wird. Auch die geplante niedrigere Gebäudehöhe sei eine wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Der VT erwiderte, dass die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im LBP berücksichtigt und der anlagebedingte Verlust der Landschaftsbildqualität multifunktional durch die Renaturierung des Ostsees kompensiert werde, die zu einem Anstieg der Landschaftsbildqualität am Darßer Ort in der Kernzone des Nationalparks führe. Aufgrund der Tatsache, dass keine massiven vertikalen Strukturen über 10 m vorkommen, sei die Beeinträchtigung vom Strand aus als gering zu betrachten. Die Einstufung der Seebrücke als Vorbelastung sei insofern plausibel, als dass die neue Seebrücke diese am selben Standort ersetze und der konkret betrachtete Raum bereits eine Bebauung aufweise. Die Funktionen des Inselhafens erforderten einen 2-geschossigen Bau, um im Obergeschoss sensiblen Nutzungseinheiten Sicherheit gegen Überflutungen zu bieten (technische Ausrüstung, z.B. Mittel-/Niederspannungsanlagen, temporäre Aufenthaltsräume). Hätte man diese Gefährdungen in Kauf genommen und das Betriebs-/ Funktionsgebäude auf Seebrückenhöhe (4,5 m NHN) beschränkt, müsste die Grundfläche des Spundwandkastens verdoppelt werden und seien unverhältnismäßige Kostenerhöhungen und zusätzlicher Beeinträchtigungen des Meeresbodens und ggf. anliegender Seegraswiesen die Folge. Das Kriterium zur Bewertung vertikaler Verbauungen < 10 Meter begründe sich aus dem Leitfaden zur Eingriffsregelung des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Entsprechend dem Leitfaden sei die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einzelfallbezogen zu ermitteln. Der Auswirkungsbereich eines unter 10 m hohen Gebäudes sei aus einer Entfernung von mindestens 750 m bei guter Sicht zwar erkennbar, trete jedoch in den Hintergrund.

#### **12.4.8 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

##### 12.4.8.1 Ist-Zustand

##### Denkmale und kulturelles Erbe

Im Untersuchungsraum befindet sich das Baudenkmal Nr. 10717 gemäß DSchG M-V „Café Seeblick“ (auch „Restaurant Dolce Vita“, heute: „Fischrestaurant Seeblick“). Ein weiteres Baudenkmal, Nr. 10744 „Pension Nordstrand“ (heute: Ferienhaus „Nordstrand“), liegt außerhalb des Untersuchungsraumes in ca. 550 m Entfernung zur Seebrückenwurzel südlich des Prerowstroms.

Das Vorkommen von Schiffswracks im Untersuchungsraum kann ausgeschlossen werden, da im Zuge der Kartierung des Meeresbodens mittels Sidescan Sonar sowie Unterwasser-Video keine auffälligen Strukturen gefunden wurden.

##### Sonstige Sachgüter

Dem Nothafen kommt eine hohe Bedeutung als Sachgut zu. Er bietet Havaristen Schutz und beherbergt einige Fischerboote. Zudem deckt der Nothafen eine Erholungsfunktion ab, da es sich um ein beliebtes Ausflugsziel handelt. Ein weiteres Sachgut mit Erholungsfunktion stellt die Seebrücke dar.

Die Landesstraße L21 ist ein Sachgut mit übergeordnetem öffentlichem Interesse im Untersuchungsraum und hat daher eine besondere Bedeutung. Die Landesstraße dient als Zubringer auf der gesamten Halbinsel.

Bedeutung als Sachgut haben im Untersuchungsraum weiterhin das DLRG-Gebäude (Hauptturm), das Restaurant Dünenhaus / Café 15 und ein WC-Gebäude.

#### 12.8.4.2 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

Zum Schutz des kulturellen Erbes und sonstiger Sachgüter trägt insbesondere die Minimierung der Erschütterungseinwirkung bei:

- u.a. Schaffung optimaler Betriebsbedingungen, Wartung und Pflege von Maschinen und Werkzeugen, Vermeidung unnötiger Lagerspiele, Verwendung scharfer Werkzeuge (Bohrer, Meißel usw.)
- Anpassung der einzusetzenden Bautechnik (z. B. Ersetzen von "Einrütteln" von Spundbohlen durch unwuchtfreies Anlaufen von Rüttlern oder Vibrationsbären),
- sorgfältiges Auswuchten oder Einsatz von Massenausgleichern,
- Auswahl unschädlicher Erregerfrequenzen (Im Fall des Absackens der Drehzahl bzw. Frequenz ist die Schwingungserregung bzw. Unwucht rauszunehmen. Damit wird vermieden, dass insbesondere bei der Eigenfrequenz des einzubringenden Stahlrohrpfahls am Rüttler im Boden hohe Erschütterungsimmissionen verursacht werden.)
- Schwingungsisolierung mit Feder- und Dämpfungselementen, die den Kräften und Massen der Maschinen und gegebenenfalls der Masse des Fundamentes entsprechend dimensioniert werden.
- Minimierung der durch Bauverkehre verursachten Erschütterungseinwirkungen am Hauptübergang durch die seeseitige Andienung der Baustelle mit massigen Baumaterialien (z.B. Stahlrohrpfähle, Natursteine Wellenbrecher) bzw. schweren Baumaschinen über den Strand.
- Baubegleitung des erschütterungsintensiven Baubetriebs, um Einhaltung der Anhaltswerte für das DLRG-Gebäude, das Restaurant/ Café Dünenhaus sowie des denkmalgeschützte Restaurant La Dolce Vita (Baudenkmal Nr. 10717) sicher zu stellen.

Zudem wird eine Beweissicherung des Zustands vor Beginn des Baubetriebs erfolgen, um ggf. den Umfang von Schäden exakt ermitteln zu können.

#### 12.8.4.3 Verbleibende Umweltauswirkungen

##### Baubedingt

Erschütterungseinwirkungen auf Gebäude übersteigen die Grenze der schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn sie geeignet sind, erhebliche Nachteile hervorzurufen. Unter Nachteilen sind dabei Vermögenseinbußen, insbesondere durch Schäden an Gebäuden und Gebäudeteilen, zu verstehen. Die Verminderung der bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit eines Gebäudes ist in der Regel ein erheblicher Nachteil. Erschütterungen, die geeignet sind, Schäden an Gebäuden zu verursachen, die deren Standfestigkeit beeinträchtigen oder die Tragfähigkeit von Decken oder anderen Bauteilen vermindern, sind stets als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen. Im Übrigen hängt die Bewertung von Erschütterungseinwirkungen von der Gebäudeart und der Nutzung der Bauten ab. Bei besonders erhaltenswerten (z. B. unter Denkmalschutz stehenden) Bauten sind darüber hinaus Erschütterungseinwirkungen als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen, wenn sie geeignet sind

- Risse im Putz von Decken und/oder Wänden,
- Vergrößerung von bereits vorhandenen Rissen in Gebäuden oder
- Abreißen von Trenn- und Zwischenwänden von tragenden Wänden oder Decken

zu verursachen.

Im Zuge der Bauarbeiten, insbesondere durch die Rammung der Pfähle, treten länger andauernde Erschütterungen auf. Die Einwirkungen auf strandnahe Gebäude wird in einem Fachgutachten beurteilt. Im strandnahen Bereich werden die Rammungen (max. 10 Pfähle) voraussichtlich 10 Tage andauern. Gerammt wird jeweils jedoch nur wenige Stunden pro Tag.

Gemäß DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen" Teil 3 "Einwirkung auf bauliche Anlagen" sind bei Bauten besonderer Erschütterungsempfindlichkeit, wie das unter Denkmalschutz stehende Gebäude mit besonders niedrigen Anhaltswerten zur Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen aufgeführt. Im vorliegenden Fall handelt es sich bei dem Restaurant La Dolce Vita um ein denkmalgeschütztes Gebäude. Gemäß DIN 4150 Teil 3 treten erschütterungsbedingte Sackungen im Nahbereich des Einbringvorgangs und im ungünstigen Fall etwa bis zu einem Abstand, welcher der Tiefe des Einbringvorgangs entspricht, auf. Darüber hinaus können bei sehr erschütterungsempfindlichen Böden mit locker oder sehr locker gelagerten, gleichförmigem Sand oder Schluff, bei dauernder oder sehr häufig wiederkehrender Erschütterungseinwirkung infolge der Setzung im Boden Fundamentverschiebungen auftreten. Die Erschütterungsstärken am Gebäude liegen unterhalb der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 und bei den denkmalgeschützten Gebäuden sind keine erschütterungsbedingten Sackungen aus direkter Schwingungsbeanspruchung zu erwarten, da der Abstand zur Quelle der Erschütterungen ausreichend groß ist.

Die Intensität der Erschütterungen richtet sich im Wesentlichen nach der Entfernung des Gebäudes zur Quelle der Erschütterungen (Pfahlrammung). Im Fachgutachten wurden ausgehend von dem landseitig ersten Pfahl die geringsten Abstände zu den umliegenden Gebäuden ermittelt und der Anlage dargestellt. Es handelt sich um folgende Gebäude und Abstände:

- DLRG-Gebäude (Hauptturm) etwa 15 m,
- Restaurant Dünenhaus / Café 15 etwa 44 m,
  - Restaurant La Dolce Vita, denkmalgeschützt (Baudenkmal Nr. 10717) etwa 52 m,
  - Pension Nordstrand, denkmalgeschützt (Baudenkmal, Nr. 10744) etwa 570 m,
- WC-Gebäude etwa 58 m.

Für das Gebäude und Restaurant Dünenhaus / Café 15 ergibt sich aus der prognostischen Abschätzung eine Einhaltung der Anhaltswerte und für das denkmalgeschützte Gebäude und Restaurant La Dolce Vita eine knappe Einhaltung der Anhaltswerte. Am WC-Gebäude werden die Anhaltswerte deutlich unterschritten.

Aufgrund der großen Streubreite der prognostischen Abschätzung der Schwingungsamplituden, der für das DLRG-Gebäude zu erwartenden Überschreitung der Anhaltswerte sowie der knappen Einhaltung für das denkmalgeschützte Gebäude

und Restaurant La Dolce Vita wird eine Beweissicherung des Zustands der vier Gebäude und eine Erschütterungsmessung beim Einbringen der nächstgelegenen Stahlrohrpfähle des DLRG-Gebäudes, des Gebäudes und Restaurants Dünenhaus / Café 15 sowie des denkmalgeschützten Gebäudes und Restaurants La Dolce Vita (Baudenkmal Nr. 10717) vorgenommen.

#### Anlage- und betriebsbedingt

Durch den Rückbau des Nothafens als Teil der Renaturierung des Ottosees wird in das bestehende Sachgut „Nothafen“ eingegriffen. Im Zuge des Baus des Inselhafens werden die bestehende Seebrücke sowie der bestehende Fahrgastschiffanleger durch eine neue Konstruktion ersetzt. Die Funktion zur Rettung Schiffbrüchiger, die Bereitstellung von Notliegeplätzen sowie zur Ausübung von Fischerei wird durch die Funktionen des Neubaus des Inselhafens ersetzt.

#### 12.8.4.4 Anhörung der Behörden und Beteiligung der Öffentlichkeit

Das LAKD informierte in seiner Stellungnahme über die Bergung eines beweglichen Bodendenkmals (Darß, Ostsee V, Fpl. 33) im Jahre 1962, das vermutlich nur einen kleinen Teil des tatsächlichen Bestands an Bodendenkmälern im Untersuchungsgebiet darstellt. Um Zustand, Qualität und Ausdehnung der tatsächlich vorhandenen Bodendenkmale in den Wirkbereichen der Baumaßnahme zu ermitteln, fordert das LAKD eine fachgerechte archäologische Auswertung der 2016 und 2018 erhobenen Sidescan-Sonardaten. Soweit geomagnetische Untersuchungen zur Kampfmittelerkundung vorgenommen werden, sollen diese archäologisch ausgewertet werden und ggf. die Betauchung der gefahrverheißenden Objekte von einem qualifizierten Archäologen begleitet werden. Für die geplanten Baggerarbeiten soll eine archäologische Einweisung erfolgen und eine Zufallsfundprozedur erarbeitet werden. Informationen zu möglichen archäologischen Zufallsfunden, sowie Kontaktdaten für die Meldung solcher Funde sollten auf den eingesetzten Fahrzeugen aushängen.

Der VT sicherte in seiner schriftlichen Erwiderung zu, den Forderungen des LAKD nachzukommen. Die geforderte Auswertung wurde mit dem „Bericht zur Auswertung von Daten aus dem Side-Scan-Sonar und aus Unterwasservideoaufnahmen“ vom 28.10.2020 durch den VT vorgelegt. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass die vorhandenen Daten keinerlei Hinweise enthalten, die als Kampfmittel oder archäologische Objekte zu interpretieren wären.

#### 12.4.9 Wechselwirkung/ Konflikt zwischen einzelnen Schutzgütern

Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wird deutlich, dass sie zusammen ein komplexes Wirkungsgefüge darstellen. Im Rahmen einer zusammenfassenden Darstellung können nicht alle denkbaren funktionalen und strukturellen Beziehungen explizit untersucht werden. Vielmehr sollen nur diejenigen Wechselbeziehungen herausgestellt werden, die durch sehr starke Abhängigkeiten vorhabenbezogener Auswirkungen eine Vielzahl von Folgewirkungen haben und die daher ein besonderes Konfliktpotenzial aufweisen.



Mögliche Wechselwirkungen bzw. Konflikte wurden unter den jeweiligen Schutzgütern mitbetrachtet und führen beim vorliegenden Vorhaben zu keinen zusätzlichen Beeinträchtigungen. Wechselbeziehungen mit besonderem Konfliktpotenzial wurden nicht identifiziert.

## **12.5 Bewertung von Umweltauswirkungen**

### **12.5.1 Schutzgut Mensch**

#### 12.5.1.1 Bewertungsmaßstäbe

- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG, insb. § 1 Abs. 1)
- Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG, insb. § 1 Abs. 1, § 50)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO)
- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)
- Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26.8.1998 (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, - Geräuschemissionen -, vom 22.12.1970 (AVV-Baulärm)
- DIN 4150-3 „Erschütterungen im Bauwesen“

#### 12.5.1.2 Auswirkungen

##### Baubedingt

Einschränkungen der touristischen Nutzung bestehen nur hinsichtlich vergleichsweise geringer Flächeninanspruchnahmen. Die baubedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen führen nur kurzzeitig und an wenigen Orten zu geringfügigen Überschreitungen von Richt- bzw. Anhaltswerten. Der Strandtourismus wird hierdurch nur minimal beeinflusst.

##### Anlagebedingt

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überwiegen die positiven Wirkungen des Bauwerkes aufgrund der Schaffung eines neuen touristischen Anziehungspunktes.

##### Betriebsbedingt

Unter Berücksichtigung des allgemeinen Geräuschpegels am Strand durch die intensive touristische Nutzung, sowie der Entfernung zur Uferlinie, ist die Lärmwirkung als sehr gering zu bewerten. Die visuelle Wirkung der saisonal geringfügig erhöhten Frequentierung der küstennahen Ostsee mit Schiffen vor Prerow wird sich nicht aufdrängen, aber von vielen interessierten Beobachtern an Land auch als positiv empfunden werden.

### 12.5.1.3 Fazit

Die Beeinträchtigung des Schutzguts Mensch bewertet die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis als nicht erheblich nachteilig im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge gemäß § 25 UVPG.

## 12.5.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

### 12.5.2.1 Bewertungsmaßstäbe

- BNatSchG
- BArtSchV
- Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (NatSchAG M-V)
- Verordnung über die Festsetzung des Nationalparkes Vorpommersche Boddenlandschaft (12.09.1990)
- Verordnung über das LSG „Boddenlandschaft“ vom 21.05.1996
- Hinweise zur Eingriffsregelung Mecklenburg-Vorpommern (HzE; Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V, 2018)
- Naturschutzrechtliche Behandlung von Eingriffen im Küstenmeer von Mecklenburg-Vorpommern. Hinweise zur Eingriffsregelung für den marinen Bereich (HzE marin; Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V, 2018).
- Leitfaden zur Erstellung und Prüfung Landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Mecklenburg-Vorpommern (Froelich & Sporbeck, 2002)
- Landschaftsprogramm Mecklenburg-Vorpommern
- DIN 18290 "Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen"
- Konzept für den Schutz der Schweinswale vor Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee (Schallschutzkonzept), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU 2013)
- Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen - Anforderungen an eine nachhaltige Außenbeleuchtung (BfN Skript 543, 2019)
- Leitfaden „Artenschutz in M-V“ (LUNG 2010)
- Gassner et al. (2010): UVP und strategische Umweltprüfung: Rechtliche und fachliche Anleitung für die Umweltverträglichkeitsprüfung. 5. Auflage. Kapitel: D. Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt. Empfindlichkeit von Tierarten gegenüber anthropogener Störung. 5. Auflage, (C. F. Müller Verlag) Heidelberg.

## 12.5.2.2 Auswirkungen

### Brut- und Rastvögel

#### Baubedingt

Sowohl Brutvögel als auch Rastvögel sind von Stör- und Scheuchwirkungen betroffen, die aber nur temporär während der Bauzeit auftreten und deren Reichweite gering ist im Verhältnis zur Größe der umgebenden Ausweichlebensräume. Die Auswirkungen sind daher als nicht erheblich einzuschätzen.

#### Anlage- und betriebsbedingt

Bedingt attraktive, da bereits in ca. 5 Meter Wassertiefe gelegene Nahrungsflächen für Vögel, gehen im Bereich des Inselhafens in geringem Umfang verloren (insbesondere Muschelbänke und Seegrassfelder). Es stehen aber ausreichend Ausweichflächen zur Verfügung. Eine dauerhafte Einschränkung des Nahrungsangebotes tritt daher nicht ein.

Durch die minimale und gezielte, warmweiße (< 3000 K) Beleuchtung der Seebrücke und des Hafens (gezielte Beleuchtung des Fußwegs, ggf. Bewegungsmelder) wird die Blendung von Tieren vermieden. Insgesamt gibt es keine bedeutenden anlagebedingten Nachteile für Wasservögel. Die Auswirkungen werden als gering beurteilt.

### Makrozoobenthos

#### Baubedingt

Sedimentumlagerungen, Aufwirbelungen und Freispülungen von Makrozoobenthos-Lebewesen werden nur in vergleichsweise geringem Umfang auftreten und werden in dem von einer starken natürlichen Dynamik geprägten Lebensraum keine erheblichen Auswirkungen auf die Lebewesen haben.

#### Anlage- und betriebsbedingt

Auf Weichsubstrat angewiesenen Arten werden im Bereich der durch die Wellenbrecher überbauten Flächen dauerhaft verdrängt. Es kommt hier zu einem vollständigen Verlust von Makrozoobenthos-Habitaten. Der Verlust wird jedoch durch die erhebliche Verbesserung der Lebensbedingungen im Nothafen/Ottosee und insbesondere durch das Unterlassen von regelmäßigen Baggerungen in der Fahrrinne kompensiert werden.

### Fische und Rundmäuler

#### Bau- und betriebsbedingt

Die Auswirkungen des Vorhabens sind aufgrund der zeitlich begrenzten Störungen und mit Blick auf die Bedeutung und die Lebensraumansprüche der Fischarten im Untersuchungsraum als nicht erheblich zu bewerten.

## Anlagebedingt

Lebensraumverluste sind sehr gering, erhebliche Auswirkungen werden daher ausgeschlossen.

## Marine Säuger

### Baubedingt

Die vom VT vorgeschlagene und vom NPA VP gebilligte Mitigationsstrategie für den Schweinswal setzt die Vorgaben aus dem Schallschutzkonzept des BMU (2013) vollständig um und wird insoweit dem besten verfügbaren Stand des Wissens gerecht. Zu unterstreichen ist, dass das Konzept BMU (2013) Vorkehrungen für den Schutz des Schweinswals bei der Gründung von Fundamenten für Offshore-Windenergieanlagen bezieht, einem Vorhabentyp mit wesentlich höheren und länger andauernden Wirkintensitäten als der vorliegend betrachtete Bau von Seebrücke und Inselhafen. Durch die Strategie ist sichergestellt, dass Schweinswale durch die baubedingten Wirkungen keine Verletzung erleiden. Dadurch kann die Erfüllung des artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes der Tötung oder Verletzung von Schweinswalen sicher ausgeschlossen werden. Gleiches gilt für Seehunde und Kegelrobben, die ebenfalls durch die Mitigationsstrategie hinreichend geschützt werden.

Im Falle einer zeitweiligen Vertreibung von Schweinswalen lässt sich prognostizieren, dass der Raum nach Beendigung der Schallbelastung sukzessive wieder durch Schweinswale genutzt wird (*BRANDT et al. 2011; Responses of harbour porpoises to pile driving at the Horns Rev II offshore wind farm in the Danish North Sea. Mar Ecol Prog Ser. Vol. 421: 205–216*). Auswirkungen auf die lokale Population des Schweinswals durch die zeitlich begrenzte Störung können daher ebenfalls ausgeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen sind die Auswirkungen des Vorhabens auf marine Säuger insgesamt als gering zu beurteilen.

### Betriebsbedingt

Die maximal denkbare Erhöhung der Wirkungen des Schiffsverkehrs durch Inbetriebnahme des Inselhafens erscheinen in Umfang und Intensität so gering, dass eine signifikante Erhöhung betriebsbedingter Kollisionsgefahren und Störeffekte für marine Säuger ebenfalls ausgeschlossen werden kann.

## Anlagebedingt

Die Wiederherstellung natürlicherer Verhältnisse im Ostsee und die Verminderung des Besucherverkehrs im Bereich des bisherigen Nothafens verbessert tendenziell die Nutzungsfähigkeit dieses Bereiches für Robben. Die Verlagerung des Schiffsbetriebes vom Darßer Ort in die Bereiche vor Prerow verbessert die Situation für Robben. Dies gilt auch für Schweinswale, die in der Prerow-Bucht im Vergleich zum Weststrand und zum Darßer Ort seltener gesichtet werden. Insbesondere werden die lärmempfindlichen Schweinswale davon profitieren, dass mit der Realisierung des

Inselhafens zukünftig die regelmäßigen, sehr schallintensiven und lang andauernden Baggerarbeiten zur Freihaltung der Fahrrinne zum Nothafen entfallen.

Die von privater Seite in das Verfahren eingebrachte Frage, mit welcher Wahrscheinlichkeit es sich bei den im Vorhabenbereich angetroffenen Schweinswalen um Tiere der kleinen zentralbaltischen Population handelt, kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde anhand der vorliegenden Unterlagen nicht abschließend beantwortet werden. Für die Beurteilung der Auswirkungen ist dies jedoch irrelevant. Unstrittig ist, dass die geringfügige genetische Differenzierung der Individuen verschiedener Populationen nicht die Annahme unterschiedlicher Empfindlichkeiten gegen die Wirkungen des Vorhabens begründen kann. Folglich darf auch hinsichtlich der baubedingten Wirkungen dem Schutzkonzept des BMU (2013) die gleiche hohe Wirksamkeit gegenüber allen Individuen unabhängig von ihrer Stammpopulation unterstellt werden. Auch gilt die Prognose einer nachhaltigen Verbesserung der Lebensraumqualität durch die Verlagerung von anlage- und betriebsbedingten Wirkungen aus dem stärker frequentierten Bereich am Darßer Ort heraus sowie durch die vollständige Beseitigung der Störquelle von Fahrrinnenbaggerungen ggf. auch für Exemplare der zentralbaltischen Population.

### Fischotter

#### Baubedingt

Fischottervorkommen sind im Untersuchungsraum dokumentiert und daher Störungen während der Arbeiten zur Renaturierung des Ottosees möglich. Insoweit Wurfplätze der Fischotter im Wirkungsbereich außerhalb der Baubereiche an gut versteckten Orten vorliegen sollten, ist ein räumliches Ausweichen für den Zeitraum der Bauumsetzung möglich. Die durch die Arbeiten zur Renaturierung verursachten Störungen wirken kurzzeitig (September bis März) und betreffen mit einzelnen Abschnitten des Ottosees nur einen vergleichsweise geringen Teil der gleichartig zur Verfügung stehenden Wasserflächen am Darßer Ort, so dass erhebliche Auswirkungen auf die lokale Population auszuschließen sind. Verletzungen oder Tötungen des Fischotters können durch die ökologische Baubegleitung im Zusammenhang mit Nebenbestimmung A.III.2.9.2 ausgeschlossen werden. Im Erörterungstermin bestätigte auch das NPA VP, dass durch die Nebenbestimmung entsprechende Einwände aus der schriftlichen Stellungnahme ausgeräumt werden.

#### Anlagebedingt

Das Vorkommen von Fischotterbauen im unmittelbaren Baubereich ist eher unwahrscheinlich, da nach gegenwärtiger Kenntnis die wasserseitigen Bauteile des Nothafens nicht vom Fischotter genutzt werden. Hinsichtlich der Veränderung des Ottosees als heutigem, potenziellen Lebensraum des Fischotters ist festzustellen, dass die Art von einer Verflachung des Ottosees im angestrebten Zielzustand eher profitiert, da der Fischotter im flachen Wasser bessere Voraussetzungen für die Jagd vorfinden wird.

## Fledermäuse

### Baubedingt

Im Baubereich wurden keine Fledermausquartiere identifiziert. Im Zuge der Baudurchführung entstehen keine für Fledermäuse relevanten Störungen, da in der Nacht nicht gearbeitet wird.

### Anlage- und betriebsbedingt

Da die potenziell anziehende oder blendende Wirkung der nächtlichen Beleuchtung der Seebrücke sowie der Hafenanlage durch die minimale und gezielte, warmweiße Beleuchtung deutlich gemindert wird, sind erhebliche Auswirkungen auf Fledermäuse auszuschließen.

## Pflanzen/Biotope

### Baubedingt

Die Beeinträchtigung von Lebensräumen durch temporäre Inanspruchnahme von flächigen Biotopen betrifft insgesamt 14.176 m<sup>2</sup> Biotope mittlerer bis sehr hoher Bedeutung.

Hinsichtlich der mitbetroffenen 90 m<sup>2</sup> Weißdüne ist trotz der nur zeitweisen Beeinträchtigung fraglich, ob die beeinträchtigten besonderen Biotopfunktionen vollumfänglich wiederhergestellt werden können. Daher wird eine Befreiung vom gesetzlichen Biotopschutz gemäß § 67 BNatSchG erforderlich und sind die Auswirkungen als erheblich und nachhaltig zu bewerten.

Die im Sinne des § 14 BNatSchG unvermeidbaren Beeinträchtigungen können durch die Renaturierung des Ottosees und der Fahrinne (Hafenzufahrt) kompensiert werden.

### Anlagebedingt

Das Vorhaben wirkt sich anlagebedingt dauerhaft auf gemäß § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope in folgenden Bereichen aus:

- Seegraswiesen (Biototypcode NOZ) gehen im Umfang von 11.467 m<sup>2</sup> verloren. Davon werden mindestens 7328 m<sup>2</sup> vollständig versiegelt.
- Sonstiger Kiefernmischwald trockener bis feuchter Standorte / Küstendüne (Biototypcode WKZ/UGK) geht im Bereich des Versorgungsgebäudes an der Seebrückenwurzel im Umfang von 7 m<sup>2</sup> verloren
- Weißdüne (Biototypcode KDW) wird im Bereich des temporären Strandübergangs im Umfang von 90 m<sup>2</sup> erheblich beeinträchtigt.

Entsprechend ist gemäß § 30 BNatSchG eine Befreiung vom gesetzlichen Biotopschutz erforderlich und sind die Auswirkungen als erheblich und nachhaltig zu bewerten.

Für diese unvermeidbaren Beeinträchtigungen ist eine Befreiung vom gesetzlichen Biotopschutz erforderlich.

Die im Sinne des § 14 BNatSchG unvermeidbaren Beeinträchtigungen können durch die Renaturierung des Ottosees und der Fahrinne (Hafenzufahrt) kompensiert werden.

### Biologische Vielfalt / Biotopverbund

#### Baubedingt

Wie bereits für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen/Biotope dargelegt, sind die baubedingten Beeinträchtigungen von Lebensräumen des Biotopverbundes mit Ausnahme des Weißdünen-Biotops als nicht erheblich oder nachhaltig zu bewerten. Die potenziell dauerhafte Schädigung des nur 90 m<sup>2</sup> großen Weißdünenbiotops erscheint mit Blick auf die Gesamtfläche des betroffenen Biotoptypes im großräumigen Biotopverbund als vernachlässigbar, so dass auch hier keine erheblichen oder nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt entstehen.

#### Betriebs- und anlagebedingt

Durch die Verlagerung anthropogener Störwirkungen aus dem zentralen Bereich des Biotopverbundes im engeren Sinne heraus in vorbelastete Bereiche außerhalb bzw. im Randbereich des Biotopverbundes ergibt sich eine strukturelle Verbesserung für den gesamten Naturraum. Die Auswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt sind daher als positiv zu bewerten.

#### 12.5.2.3 Fazit

Den unwahrscheinlichen Fall, dass die Umweltbaubegleitung im unmittelbaren Baubereich einen durch den Fischotter besetzten Bau identifiziert, sichert Nebenbestimmung A.III.2.9.2 ab.

Mit Blick auf die besondere Schutzbedürftigkeit des Schweinswals ist festzuhalten: Durch die vorgelegte Mitigationsstrategie und Nebenbestimmung A.III.2.9.3 wird sichergestellt, dass die Beeinträchtigung weder das Maß der Erheblichkeit im Sinne von § 14 BNatSchG überschreitet noch einen Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG erfüllt. Zudem wird das Ausmaß der Störungen bei weitem nicht an die durch das Vorhaben zukünftig vermiedenen negativen Auswirkungen der Unterhaltungsbaggerungen für den Nothafen Darßer Ort heranreichen, so dass die positiven Wirkungen des Vorhabens klar überwiegen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgetragenen Einwände intensiv erörtert und bewertet zusammenfassend unter Berücksichtigung der ergänzenden fachgutachterlichen Erläuterungen und weiteren Schutzmaßnahmen die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Teilschutzgüter Tiere und biologische Vielfalt als nicht erheblich nachteilig im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge gemäß § 25 UVPG.

Aufgrund der erheblichen Betroffenheit gesetzlich geschützter Biotope und den Verstoß gegen § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 10 NatPVorpBIV bleibt festzuhalten, dass die

Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Pflanzen/Biotope als erheblich nachteilig zu bewerten sind und eine Befreiung gem. § 30 BNatSchG sowie § 8 der Nationalpark-VO erfordern.

### **12.5.3 Schutzgut Boden und Fläche**

#### 12.5.3.1 Bewertungsmaßstäbe

- Bundesnaturschutzgesetz, insbesondere §1 und §§13ff.
- Bundesbodenschutzgesetz, insbesondere §§1,2
- Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern, insbesondere §20 Abs. 2

#### 12.5.3.2 Auswirkungen

##### Baubedingt

Die temporären Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden betreffen eine vergleichsweise kleine Fläche, werden durch die Nutzung von bereits versiegelten Flächen für die Baustelleneinrichtung begrenzt und werden daher als nicht erheblich bewertet.

##### Anlagebedingt

Aus der gutachterlichen Prognose (DHI, Anlage 9.1 zum Antrag auf Planfeststellung) lässt sich zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit hinreichender Sicherheit die Einschätzung begründen, dass die Veränderung der Sedimentverteilung langsam vorstattengehen sich nicht erheblich auf das Schutzgut Boden und Fläche auswirken. Die Maßnahme eines Risikomanagements mit zweijährigem Monitoring, definierten Schwellenwerten und Korrekturmaßnahmen trägt der vorliegenden Prognoseunsicherheit hinreichend Rechnung und ist geeignet, ggf. auch einer über die Prognosen hinausgehenden, dynamischeren Entwicklung effektiv zu begegnen.

Durch die Anlage des Wellenbrechers, die Stahlrohrpfähle der Seebrücke und des Fahrgastschiffanlegers werden Böden allgemeiner Bedeutung in einer Größenordnung von mehr als 2 ha überbaut. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden stellen eine unvermeidbare Beeinträchtigung gemäß § 14 BNatSchG dar, können aber durch die Kompensationsmaßnahme A1 vollständig kompensiert werden.

#### 12.5.3.3 Fazit

Der Verlust von Böden mit allgemeiner Bedeutung stellt eine unvermeidbare Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar, die jedoch im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen oder ersetzt wird.

Gesetzliche geschützte Geotope und Böden mit besonderer Bedeutung sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Der Umfang und die Intensität der Betroffenheiten von Bodenfunktionen durch die Auswirkungen des Vorhabens auf die betroffenen Bodenfunktionen wird unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen als gering bewertet.



Aufgrund des Verstoßes gegen § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 10 der Nationalpark-VO „Vorpommersche Boddenlandschaft“ bleibt jedoch festzuhalten, dass die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden und Fläche im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge gemäß § 25 UVPG als erheblich nachteilig zu bewerten sind und eine Befreiung gem. § 8 der Nationalpark-VO erfordern.

#### **12.5.4 Schutzgut Wasser**

##### 12.5.4.1 Bewertungsmaßstäbe

- BNatSchG (insbesondere §1 Abs. 1 Satz 1 Nr.2)
- WHG:
  - § 44 in Verbindung mit §§ 27 ff. Bewirtschaftungsziele / -anforderungen (Oberflächengewässer), § 47 (Grundwasser)
  - § 31 Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen
- LWaG M-V
- Merkblatt DWA-M 153

##### 12.5.4.2 Auswirkungen

###### Baubedingt

Die Baggerungen dringen nicht tief genug in das Sediment ein, um relevante Nährstofffreisetzungen und Eutrophierungseffekte während der Bauarbeiten zu verursachen. Die Reichweite der im Bauprozess freigesetzten Stoffe ist sehr gering. Zudem bestehen keine Hinweise auf schädliche Sedimentveränderungen. Auf der Grundlage aller vorliegenden Erkenntnisse ist davon auszugehen, dass sich der bisherige Zustand kurzfristig wiederinstellt.

Durch regelmäßige Wartungen der Geräte, den Einsatz von abbaubaren Schmiermitteln und die Vorhaltung von Ölsperren während der Bauumsetzung als Sofortmaßnahme bei Havarien ist das Risiko havariebedingter Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser als gering einzustufen.

Die Auswirkungen auf die Gewässer durch die Bauarbeiten im Bereich des Nothafens und des Inselhafens und der Ostsee vor Prerow sind daher insgesamt als gering einzustufen.

###### Betriebsbedingt

Da weder eine Lagerung von Ölen oder Schmierstoffen noch eine Tankanlage im Inselhafen vorgesehen sind, können Schadstoffeinträgen durch den regulären Betrieb ausgeschlossen werden. Insgesamt ist im Untersuchungsraum nicht von einer Erhöhung des Schiffsverkehrs auszugehen, so dass betriebsbedingte Wirkungen der im Hafen einlaufenden Schiffe lediglich vom Nothafen in der empfindlichen Kernzone des Nationalparks in die vorbelastete Entwicklungszone beim Inselhafen stattfindet. Havarien z.B. bei der mobilen Betankung sind nicht vollständig auszuschließen. Am künftigen Inselhafen bestünden jedoch bessere Voraussetzungen zur erfolgreichen Bewältigung etwaiger Schadensereignisse als im früheren Nothafen.

## Anlagebedingt

Gemäß Merkblatt DWA-M 153 wurde eine Bewertung vorgenommen, inwieweit qualitative Gewässerbelastungen durch Niederschlagswassereinleitungen zu erwarten sind. Dabei konnte der Nachweis geführt werden, dass die zu erwartenden Belastungen von allen Flächen (Seebrücke, Fahrgastschiffanleger, Rampe Seebrücke/Funktionsfläche, Funktionsfläche, Dachfläche Betriebs-/ Funktionsgebäude, Steganlagen Inselhafen) deutlich unter der Schwelle einer Erforderlichkeit von Maßnahmen zur Niederschlagswasserbehandlung liegen.

Im Bereich des Inselhafens gehen anlagebedingt Wasserflächen und durch Überbauung der Gewässersohle die biotischen Funktionen des Meeresbodens auf einer Fläche von 2,57 ha verloren.

Es entstehen verschiedene Strömungshindernisse, die ereignisabhängig in Erscheinung treten, sich aber insgesamt nur kleinräumig auswirken und daher als wenig ausgeprägt und nicht erheblich zu bewerten sind. Im Umfeld des Nothafens finden keine regelmäßigen oder dauerhaften Strömungen und damit auch keine Strömungsbeeinflussung statt.

Die von den anlagebedingten Wirkungen unvermeidbar betroffenen Funktionen des Naturhaushaltes können mit Blick auf das Schutzgut Wasser durch die Kompensationsmaßnahme A1, insbesondere der Beseitigung und Renaturierung der Fahrrinne / Zufahrt zum Nothafen, gleichartig wiederhergestellt werden und werden daher nicht als erhebliche Beeinträchtigung gewertet.

### 12.5.4.3 Fazit

Der Verlust von Wasserflächen und die Entstehung von Strömungshindernissen stellen eine unvermeidbare Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar, die jedoch im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen wird.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf Gewässer werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen als gering bewertet.

Aufgrund des Verstoßes gegen § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 10 NatPVorpBIV bleibt jedoch festzuhalten, dass die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge gemäß § 25 UVPG als erheblich nachteilig zu bewerten sind und eine Befreiung gem. § 8 NatPVorpBIV erfordern.

## **12.5.5 Schutzgut Klima/ Luft**

### 12.5.5.1 Bewertungsmaßstäbe

- 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (39. BImSchV)
- Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft)

### 12.5.5.2 Auswirkungen

#### Baubedingt

Die Auswirkungen durch den Baustellenverkehr und den Betrieb von Baumaschinen sind temporär, in ihrer Intensität sowie räumlichen Ausdehnung begrenzt und daher nicht als erheblich zu bewerten.

#### Betriebsbedingt

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut liegen nicht vor, da sich der Schiffs- und Erschließungsverkehr durch den Inselhafen nicht erhöhen wird.

#### Anlagebedingt

Die Flächeninanspruchnahme von Frischluftquellgebieten wird als nicht erheblich eingestuft. Da es sich um einen weitläufigen und offenen Landschaftsbereich handelt und die Barriere (Wellenbrecher und Seebrücke) nur nah an der Wasseroberfläche wirkt, kann der Luftaustausch weiterhin oberhalb stattfinden und die Auswirkungen sind somit nicht erheblich.

Da keine Gehölzstrukturen entfernt werden, entstehen auch landseitig keine negativen Auswirkungen auf Kaltluftleitbahnen.

### 12.5.5.3 Fazit

Die Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft sind auf die Phase der Baumsetzung begrenzt und werden als gering bewertet. Das Schutzgut Klima erfährt keine Beeinträchtigungen. Im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge gemäß § 25 UVPG sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Luft/Klima als nicht erheblich nachteilig zu bewerten.

## **12.5.6 Schutzgut Landschaft**

### 12.5.6.1 Bewertungsmaßstäbe

- BNatSchG
- LBP-Leitfaden zu Straßenbauvorhaben in Mecklenburg-Vorpommern

### 12.5.6.2 Auswirkungen

Da trassengleich die neue Seebrücke gebaut wird, geht zumindest von einem Teil der geplanten Seebrücke keine Neubelastung aus.

Die Anlage des Inselhafens wird dennoch deutlich wahrnehmbare Veränderungen des Landschaftsbildes bewirken. Im Vordergrund steht dabei die Verlängerung der linienhaften Struktur der Seebrücke, während das relativ kleine Funktionsgebäude sich der Wahrnehmung eines Betrachters an Land aufgrund der großen Entfernung nicht aufdrängen wird.

Die Wirkung des Seebrückenbauwerkes ist dabei nicht nur negativ zu bewerten.

In die Gesamtwertung ist insbesondere der Wegfall einer starken Vorbelastung durch die Bestands-Seebrücke mit ihrem massiven und z.T. verwitterten Erscheinungsbild zu berücksichtigen, die durch ein elegantes, architektonisch wesentlich ansprechenderes Bauwerk ersetzt wird. Daher wird die Realisierung des Vorhabens, je nach Standpunkt des Betrachters, insbesondere auf der Seebrücke und im Strandbereich nahe der Seebrücke teils eine Verbesserung des Landschaftsbildes bewirken. Zudem schafft die verlängerte Seebrücke neue Aussichtsöglichkeiten mit verbesserter Aufenthaltsqualität und wird so auch ein wesentlich vielfältigeres und intensiveres Erleben der Landschaft ermöglichen als das alte Bauwerk.

Eine Kompensation der Beeinträchtigung erfolgt im gleichen Landschaftsraum durch den Rückbau des Nothafens. Damit wird in der Kernzone des Nationalparks die starke anthropogene Überformung eines hochsensiblen Übergangsbereiches mariner und terrestrischer Landschaften entfernt und deren natürliches Erscheinungsbild wiederhergestellt.

#### 12.5.6.3 Fazit

Die Anlage des Inselhafens beeinträchtigt das Landschaftsbild vor Prerow erheblich im Sinne des § 14 BNatSchG. Unter Berücksichtigung der Minderungsmaßnahmen und Vorbelastungen kann aber durch die Kompensationsmaßnahme Ottosee entsprechend § 15 BNatSchG das Landschaftsbild in dem betroffenen Naturraum landschaftsgerecht neugestaltet werden.

Aufgrund des Verstoßes gegen § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 10 NatPVorpBIV bleibt jedoch festzuhalten, dass die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge gemäß § 25 UVPG als erheblich nachteilig zu bewerten sind und eine Befreiung gem. § 8 NatPVorpBIV erfordern.

### **12.5.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

#### 12.5.7.1 Bewertungsmaßstäbe

- Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (DSchG M-V)
- DIN 4150-3 „Erschütterungen im Bauwesen“

#### 12.5.7.2 Auswirkungen

##### Baubedingt

Die Erschütterungseinwirkungen auf die denkmalgeschützten Gebäude werden der gutachterlichen Prognose zu Folge unterhalb der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 liegen. Aufgrund des Abstandes der denkmalgeschützten Gebäude zur Quelle der Erschütterungen sind nach gutachterlicher Einschätzung auch keine erschütterungsbedingten Sackungen aus direkter Schwingungsbeanspruchung zu

erwarten. Die baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut werden daher als nicht erheblich bewertet.

#### Anlage- und betriebsbedingt

Die Funktionen des zurückzubauenden Nothafens und der alten Seebrücke werden durch den Inselhafen, den Fahrgastschiffanleger und die neu zu bauende Seebrücke übernommen. Somit entstehen keine Auswirkungen auf die Funktionen der betreffenden Sachgüter.

#### 12.5.7.3 Fazit

Die Umweltauswirkungen des beantragten Vorhabens auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge gemäß § 25 UVPG als nicht erheblich nachteilig zu bewerten.

#### **12.5.8 Wechselwirkung/ Konflikt zwischen einzelnen Schutzgüter**

Nicht lösbare Konflikte zwischen einzelnen Schutzgütern oder sich gegenseitig verstärkende Folgewirkungen sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht erkennbar.

Mit Belastungsverlagerungen aufgrund von Schutzmaßnahmen ist ebenfalls nicht zu rechnen. Die Verlagerung von Störungen aus dem Bereich des zurückgebauten Nothafens hin zum neugebauten Inselhafen entspricht den Zielsetzungen des Nationalparkplans und der Verwaltung des FFH-Gebietes und ist insoweit positiv zu bewerten.

#### **12.6 Zusammenfassende Bewertung**

Die zusammenfassende, medienübergreifende Bewertung gibt einen Überblick aller Ergebnisse aus den Einzelbewertungen und soll dem integrativen Ansatz der UVP Rechnung tragen. Zweck der medienübergreifenden Bewertung aller Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG ist es, eine umweltinterne Abwägung der Betroffenheit der verschiedenen Schutzgüter vornehmen und so zu einer Entscheidung aus Umweltsicht über die beantragten Baumaßnahmen gelangen zu können. Im Ergebnis ist herauszufiltern, welche Auswirkungen auf welche Schutzgüter für die abschließende Bewertung vernachlässigbar bzw. entscheidungserheblich sind. Die ökosystemare Betrachtungsweise erfordert es ggf. auch, Wechselwirkungen in die Betrachtung einzubeziehen sind. Sind Konflikte zwischen einzelnen Umweltbelangen vorhanden, ist außerdem eine umweltinterne Abwägung notwendig. Gemäß UVP-VwV müssen außerdem in der medienübergreifenden Bewertung Belastungsverlagerungen aufgrund von Schutzmaßnahmen betrachtet werden.

Die zusammenfassende Bewertung erfolgt in Anlehnung an *Kaiser, T. (2013): Bewertung der Umweltauswirkungen in Umweltprüfungen, NuL 45 (3), 089-094* und unterscheidet folgende Bewertungsstufen:

- „Unzulässigkeitsbereich“ = unverträglich:

Rechtsverbindliche Grenzwerte oder andere rechtlich normierte Grenzen der Zulässigkeit werden für das betroffene Schutzgut überschritten und die Überschreitung ist nach den einschlägigen Rechtsnormen nicht überwindbar.

- „Zulässigkeitsgrenzbereich“ = bedingt unverträglich:

Rechtsverbindliche Grenzwerte oder andere rechtlich normierte Grenzen der Zulässigkeit werden für das betroffene Schutzgut überschritten, die Überschreitung kann aber nach den einschlägigen Rechtsnormen ausnahmsweise aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses oder des Allgemeinwohls bzw. aufgrund anderer Abwägungen überwunden werden.

- „Belastungsbereich“ = mit Schutz-/Kompensationsmaßnahmen verträglich:

Das betroffene Schutzgut wird erheblich beeinträchtigt, so dass sich hieraus nach den einschlägigen Rechtsnormen eine rechtliche Verpflichtung ableitet, geeignete Maßnahmen zur Kompensation zu ergreifen.

- „keine Betroffenheit oder Vorsorgebereich“ = verträglich:

Sofern überhaupt eine negative Beeinträchtigung des betroffenen Umweltschutzgutes vorliegt, erreicht diese nicht das Maß der Erheblichkeit und führt nicht zu einer rechtlich normierten Verpflichtung, geeignete Maßnahmen zur Kompensation zu ergreifen. Sie ist aber ggf. unter Vorsorgegesichtspunkten beachtlich.

Schutzgüter UVPG / bewertungsrelevante Artengruppen	Verträglichkeit i. S. d. § 25		
	(Anlage)	(Bau)	(Betrieb)
<b>Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit</b>	+	(+)	+
<b>Tiere</b>	+	(+)	+
Brut- und Rastvögel	+	(+)	+
Benthos	(+)	(+)	+
Fische und Neunaugen	+	+	+
Marine Säuger	+	(+)	+
Fischotter	+	(+)	+
Fledermäuse	+	+	+
<b>Pflanzen und Biotope</b>	(-)	(+)	+
<b>Biologische Vielfalt</b>	+	+	+
<b>Boden und Fläche</b>	(-)	(+)	+

<b>Wasser</b>	<b>(-)</b>	<b>+</b>	<b>+</b>
<b>Klima</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>
<b>Luft</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>
<b>Landschaftsbild</b>	<b>(-)</b>	<b>+</b>	<b>+</b>
<b>kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter</b>	<b>+</b>	<b>(+)</b>	<b>+</b>
<b>Wechselwirkungen</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>

<b>+</b>	verträglich (keine Betroffenheit oder ausschließlich Vorsorgebereich)	<b>-</b>	unverträglich (Unzulässigkeitsbereich)
<b>(+)</b>	verträglich mit Schutz- oder Kompensationsmaßnahmen (Belastungsbereich)	<b>(-)</b>	bedingt unverträglich (Zulässigkeitsgrenzbereich)

### Kenntnislücken

Entscheidungserhebliche Kenntnislücken im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung liegen nicht vor.

### Gesamturteil

Die Beeinträchtigung der Schutzgüter Menschen, Biologische Vielfalt, Tiere, Klima/Luft sowie kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter werden im Ergebnis als nicht erheblich nachteilig im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge gemäß § 25 UVPG bewertet. Die entstehenden Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung nach BNatSchG können für diese Schutzgüter vollständig kompensiert oder durch die Einhaltung der Nebenbestimmungen vermieden werden. Hervorzuheben sind in der Gesamtbetrachtung auch die positiven Wirkungen des Vorhabens für die Schutzgüter Menschen, Biologische Vielfalt und Tiere durch die Entfernung von Störquellen aus einer hochsensiblen Naturlandschaft und die Schaffung eines neuen touristischen Anziehungspunktes.

Für das Schutzgut Pflanzen und Biotop, Boden und Fläche, Wasser sowie Landschaft entstehen Beeinträchtigungen, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge gemäß § 25 UVPG durch Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zwar gemindert und teilweise ausgeglichen werden können, aber im Ergebnis aufgrund der anlagebedingten Flächeninanspruchnahme gesetzlich geschützter Biotop gem. § 30 BNatSchG, insbesondere von ca. 2 ha Seegrasswiesen, sowie des Verstoßes gegen § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 10 der NatPVorpBIV als erheblich nachteilig bewertet werden. Die Darlegungen zur Überwindung der vorgenannten Verstöße im Wege der Befreiung nach § 67 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG und § 8 Abs. 1 Nr. 2 NatPVorpBIV in Kapitel IV.7.2.2 und IV.8 tragen dem vorliegenden Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung.

### **13. Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)**

Die Gewässerbewirtschaftung und der Gewässerschutz werden seit dem 22. Dezember 2000 durch WRRL und das in ihrer Folge novellierte WHG geregelt. Ein zentrales Element ist die koordinierte Bewirtschaftung innerhalb von Flusseinzugsgebieten.

Ausbaumaßnahmen an oberirdischen Gewässern müssen sich an den Bewirtschaftungszielen des § 27 WHG für oberirdische Gewässer ausrichten und dürfen die Erreichung dieser Ziele nicht gefährden. Oberirdische Gewässer sind, soweit sie nicht als künstlich oder erheblich verändert eingestuft sind, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und chemischen Zustandes vermieden wird und ein guter ökologischer und chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (§ 27 Abs. 1 WHG). Die als künstlich oder erheblich verändert eingestuften oberirdischen Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustandes vermieden wird und ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (§ 27 Abs. 2 WHG).

Die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser sind in Art. 4 WRRL und § 47 WHG aufgeführt. Demnach ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Grundlage für die Beurteilung sind die Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme, hier für die Flussgebietseinheit Warnow/Peene. Mit Bekanntmachung des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern vom 14. Dezember 2015 wurden der Bewirtschaftungsplan (BWP) und das Maßnahmenprogramm für den Bewirtschaftungszeitraum 2016 bis 2021 veröffentlicht.

Der VT hat die Überprüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Bewirtschaftungsziele gem. § 27 und § 47 WHG in einem wasserrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 3.4 zum Antrag auf Planfeststellung) umfassend und für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargelegt.

#### Prüfmaßstäbe für die Oberflächengewässer

Nach der Rechtsprechung liegt eine Verschlechterung des Zustands eines OWK nicht erst vor, wenn der gesamte OWK in eine niedrigere Zustandsklasse fällt oder erheblich beeinträchtigt wird, sondern bereits, sobald sich der Zustand mindestens einer QK im Sinne des Anhangs 5 der WRRL um eine Klasse verschlechtert. Befindet sich die betreffende QK bereits in der niedrigsten Klasse, stellt jede weitere Verschlechterung dieser Komponente eine "Verschlechterung des Zustands" eines OWK dar (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.02.2017 – 7 A 2.15, Rn. 479).



Für die Verschlechterungsprüfung sind alle QK zu berücksichtigen, allerdings präzisiert das BVerwG die Rolle der hydromorphologischen, chemischen und allgemein chemisch-physikalischen QK als "unterstützend". Eine negative Veränderung von unterstützenden QK reicht somit für die Annahme einer Verschlechterung nicht aus (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.02.2017 – 7 A 2.15, Rn. 499). Eine Verschlechterung des ökologischen Zustands ist erst dann anzunehmen, wenn eine Veränderung einer unterstützenden Qualitätskomponente sich in spezifischer Weise auf eine biologische Qualitätskomponente mit Relevanz für den gesamten Wasserkörper auswirken kann.

Als Grundlage für die Prüfung des Verschlechterungsverbots dienen die Zustands- und Potenzialbewertungen, die im aktuellen Bewirtschaftungsplan (BWP) für den betroffenen OWK dokumentiert sind. Weitere Erhebungen sind nicht notwendig, sofern die Monitoring-Daten nicht veraltet oder unvollständig sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.02.2017 – 7 A 2.15, Rn. 488 f.).

Des Weiteren ist zu prüfen, ob das Vorhaben im Widerspruch zu den langfristigen Bewirtschaftungszielen für den betroffenen Wasserkörper steht und der gute ökologische Zustand bzw. ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand des Oberflächenwasserkörpers zum maßgeblichen Zeitpunkt erreichbar bleiben. Andernfalls läge ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot vor. Das BVerwG hat diese Anforderungen an das Verbesserungsgebot in seinem Urteil vom 09.02.2017 (7 A 2.15, Rn. 582) präzisiert: Eine Genehmigung ist vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme zu versagen, wenn das konkrete Vorhaben die Erreichung eines guten Zustands eines Oberflächengewässers bzw. seines ökologischen Potenzials und (oder) eines guten chemischen Zustands eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet.

Das geplante Vorhaben befindet sich im bzw. angrenzend an den Küstengewässer-Wasserkörper „Prerowbucht / Darßer Ort bis Dornbusch“ (DE\_CW\_DEMV\_WP\_10), so dass die Auswirkungen auf diesen Wasserkörper näher betrachtet und wasserrechtlich bewertet werden. Die an diesen Wasserkörper angrenzenden Küstenwasserkörper bzw. der landseitige Wasserkörper „Polder Prerow“ sind aufgrund der lokalen Wirkräume des Vorhabens nicht betroffen und wurden in der Konsequenz nicht vertiefend geprüft.

Der Ottosee, in dem sich der vorhandene Nothafen befindet, wurde im Bewirtschaftungsplan für die Flussgebietseinheit Warnow/Peene nicht als Oberflächenwasserkörper ausgewiesen. Aufgrund der regelmäßigen Unterhaltungsbaggerungen besteht zurzeit jedoch eine direkte Verbindung zum Wasserkörper Prerowbucht / Darßer Ort bis Dornbusch.

### OWK Prerowbucht/Darßer Ort bis Dornbusch

#### 1. Verschlechterungsverbot

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die biologischen Qualitätskomponenten des Wasserkörpers sind zeitlich und/oder lokal begrenzt. Baubedingt erhöhte Schwebstoffkonzentrationen und damit verbundene Nähr- und Schadstofffreisetzungen werden bereits kurze Zeit nach Abschluss der Baumaßnahmen nicht mehr wirksam sein. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme, lokal veränderte

Strömungsverhältnisse und die geringen betriebsbedingten stofflichen Emissionen werden sich nicht auf die Entwicklung der biologischen Qualitätskomponenten im Wasserkörper auswirken.

Die im Flachwasserbereich des Küstengewässer-Wasserkörpers vorkommenden Großalgen und Angiospermen sowie die benthische wirbellose Fauna sind an die natürlicherweise hohen Sedimentationsraten angepasst. Die bau- und anlagebedingten Änderungen der Sedimentation sind im Vergleich zu den natürlichen Prozessen gering und treten nur kleinräumig auf. Die Entwicklung der beiden biologischen Qualitätskomponenten wird durch die zusätzliche Sedimentation nicht beeinflusst.

Es gibt keine relevanten Auswirkungen auf die hydromorphologischen sowie die chemischen und allgemein physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten, die sich auf den ökologischen Zustand auswirken können.

Eine Verschlechterung des ökologischen Zustands der Qualitätskomponenten Phytoplankton, Großalgen und Angiospermen, Makrozoobenthos kann im Ergebnis ausgeschlossen werden. Es ergeben sich keine Auswirkungen durch das Vorhaben auf die chemischen und allgemein physikalisch-chemischen sowie hydromorphologischen Qualitätskomponenten, die ihren Zustand im Wasserkörper verschlechtern. Das geplante Vorhaben führt nicht zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands im Wasserkörper Prerowbucht / Darßer Ort bis Dornbusch.

## 2. Verbesserungsgebot

Ein Kernanliegen des Vorhabens ist es, dass regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen der Fahrrinne im Wasserkörper Prerowbucht / Darßer Ort zukünftig entfallen können. Damit kann sich die Morphologie wieder natürlich entwickeln.

Auch die Renaturierung des Ottosees, der Rückbau der Hafenanlagen und die Beseitigung des Fahrrinnenbauwerks wirkt sich auf den angrenzenden Wasserkörper Prerowbucht/ Darßer Ort bis Dornbusch positiv aus.

Die Schwellwerte der Umweltqualitätsnormen für die flussgebietspezifischen Schadstoffe werden vorhabenbedingt nicht überschritten. Die Auswirkungen des geplanten Inselhafens gefährden nicht die Erreichung des guten ökologischen und chemischen Zustands bis zum Jahr 2027.

### Prüfmaßstäbe für das Grundwasser

Gemäß § 4 GrwV ist der mengenmäßige Zustand des Grundwassers als "gut" zu bezeichnen, wenn die Grundwasserentnahme das nutzbare Grundwasserangebot im langfristigen Mittel nicht übersteigt. Durch die Erhaltung des guten mengenmäßigen Zustands eines Grundwasserkörpers, können negative Beeinträchtigungen von angeschlossenen Oberflächengewässern sowie Landökosystemen durch Schwankungen, die über ein natürliches Maß hinausgehen, ausgeschlossen werden.

Eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands eines GWK liegt vor, sobald mindestens ein Kriterium nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 und 2 Buchst. a) bis d) GrwV nicht mehr erfüllt wird. Bei Kriterien, die bereits vor der Maßnahme nicht erfüllt werden, stellt jede

weitere negative Veränderung eine Verschlechterung dar, siehe Länderarbeitsgemeinschaft Wasser, LAWA (2017): „Handlungsempfehlung Verschlechterungsverbot. Beschlossen auf der 153. LAWA Vollversammlung.“

Der gute chemische Zustand des Grundwassers wird erreicht, wenn die Schwellenwerte der in Anlage 2 der GrwV aufgeführten Stoffe nicht überschritten werden. Als Grundlage zur Beurteilung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Grundwasser dient die Bewertung des mengenmäßigen und chemischen Zustands im aktuellen Bewirtschaftungsplan.

Eine Verschlechterung des chemischen Zustands eines Grundwasserkörpers liegt vor, sobald mindestens ein Schadstoff den für den jeweiligen Grundwasserkörper maßgeblichen Schwellenwert nach § 7 Abs. 2, § 5 Abs. 1 oder 2 in Verbindung mit Anlage 2 GrwV überschreitet, es sei denn die Bedingungen nach § 7 Abs. 3 oder § 7 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. a) bis c) GrwV werden erfüllt. Für Schadstoffe, die den maßgebenden Schwellenwert bereits überschreiten, stellt jede weitere (messbare) Erhöhung der Konzentration eine Verschlechterung dar (LAWA 2017).

Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot wird angenommen, wenn das Vorhaben die Erhaltung oder Erreichung des guten mengenmäßigen und guten chemischen Zustands zu dem Zeitpunkt gefährdet, der für den jeweiligen Grundwasserkörper unter Berücksichtigung eventuell bestehender Fristverlängerungen maßgeblich ist.

Als einziger Grundwasserkörper ist großflächig der Wasserkörper Darß/Zingst (DE\_GB\_DEMV\_WP\_KO\_2) ausgewiesen.

### GWK Darß/Zingst

Der Grundwasserkörper ist auf die terrestrischen Bereiche beschränkt und endet an der Küstenlinie. Der Grundwasserleiter 1 steht auf der Halbinsel Darß-Zingst fast flächendeckend an der Oberfläche an. Die Grundwasserflurabstände betragen im Wesentlichen < 2 m.

Landseitig kommt es temporär zu einer Flächeninanspruchnahme im Rahmen der Baulogistik. Dabei werden die Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze auf Flächen mit einem hohen Geschützteitsgrad des Grundwassers hergestellt, insbesondere auf bereits versiegelten Flächen. Während der gesamten Bauphase wird Vorsorge gegen eine Verunreinigung des Grundwassers durch Öle und andere Schadstoffe getroffen (vgl. Kap. 4.3). Am Ende der Bauphase werden die Baulogistikflächen vollständig zurückgebaut, so dass auch die Versickerung von Regenwasser wieder ungehindert stattfinden kann. Eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme findet ausschließlich sehr kleinräumig im Bereich des geplanten Versorgungsgebäudes statt (ca. 90 m<sup>2</sup>). Durch den Rückbau des Nothafens werden Flächen entsiegelt, was sich positiv auf den natürlichen Wasserhaushalt und den Zustand des Grundwasserkörpers auswirken wird.

Diffuse stoffliche Emissionen können durch den Betrieb von Baumaschinen an Land sowie durch die Fahrten der Baustellenfahrzeuge entstehen. Allerdings ist der Einsatz emissionsarmer Baumaschinen vorgesehen. Zu Beginn und zum Ende der Baumaßnahmen ist je eine küstenparallele Fahrt der Baufahrzeuge entlang des Strandes geplant. Die regelmäßigen Fahrten des Personals zur Baustelle erfolgen

über bereits vorhandene und im alltäglichen Straßenverkehr genutzte Straßen. Es ist somit keine signifikante Erhöhung der Verkehrsbelastung im Bereich der Baustelle zu erwarten.

Die temporäre und kleinräumige Inanspruchnahme von landseitigen Baugistikflächen, die Zufahrt von Baustellenfahrzeugen sowie die sehr geringe dauerhafte Flächeninanspruchnahme sind unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nicht geeignet, messbare Auswirkungen auf den Grundwasserkörper hervorzurufen.

### Fazit

Die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des wasserrechtlichen Fachbeitrags lassen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Zweifel daran, dass sich durch das Vorhaben

- der ökologische Zustand und der chemische Zustand für den OWK Prerowbucht/Darßer Ort bis Dornbusch sowie der mengenmäßige und chemische Zustand für den GWK Darß/Zingst nicht verschlechtern und
- die Zielerreichung des guten ökologischen Zustands und des guten chemischen Zustands für den OWK Prerowbucht/Darßer Ort bis Dornbusch sowie die Zielerreichung des guten mengenmäßigen und guten chemischen Zustandes für den GWK Darß/Zingst nicht gefährdet oder behindert werden.

### **14. Meeresstrategierahmenrichtlinie (MSRL)**

Die MSRL fordert die EU-Mitgliedsstaaten auf, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um spätestens bis zum Jahr 2020 einen guten Zustand der Meeresumwelt zu erreichen, zu erhalten und anzustreben, die Erhaltung des guten Zustandes auf Dauer zu gewährleisten und eine künftige Verschlechterung zu vermeiden.

Die Vorgaben der MSRL wurden in §§ 45a WHG ff. umgesetzt. Die deutschen Meeresgewässer umfassen die Küstengewässer sowie die Gewässer im Bereich der deutschen AWZ und des Festlandsockels (§ 3 Nr. 2a WHG). Nordsee und Ostsee sind nach den Bestimmungen des § 45a WHG jeweils gesondert zu bewirtschaften.

Für das Ziel, einen guten Zustand der Meeresumwelt zu erreichen oder zu erhalten, definiert § 45a Abs. 1 WHG bestimmte Vorgaben:

- Verschlechterungsverbot: Eine Verschlechterung des Zustands der Meeresgewässer ist zu vermeiden (§ 45a Abs. 1 Nr. 1 WHG).
- Verbesserungsgebot: Ein guter Zustand muss erhalten oder spätestens bis zum 31.12.2020 erreicht werden (§ 45a Abs. 1 Nr. 2 WHG).

Damit diese Bewirtschaftungsziele erreicht werden, sind insbesondere

- Meeresökosysteme zu schützen und zu erhalten und in Gebieten, in denen sie geschädigt wurden, wiederherzustellen,

- vom Menschen verursachte Einträge von Stoffen und Energie, einschließlich Lärm, in die Meeresgewässer schrittweise zu vermeiden und zu vermindern mit dem Ziel, signifikante nachteilige Auswirkungen auf die Meeresökosysteme, die biologische Vielfalt, die menschliche Gesundheit und die zulässige Nutzung des Meeres auszuschließen und
- bestehende und künftige Möglichkeiten der nachhaltigen Meeresnutzung zu erhalten oder zu schaffen (§ 45a Abs. 2 WHG).

Obwohl bisher keine Rechtsprechung zu der Frage vorliegt, ob die MSRL-Vorgaben bei der Zulassung eines Vorhabens verbindlich sind, legte der VT vorsorglich in einem wasserrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 3.4 zum Antrag auf Planfeststellung) eine diesbezügliche Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens vor.

Gemäß § 45a Abs. 3 WHG ist der Betrachtungsraum für die Darstellung und wasserrechtliche Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens das gesamte Meeresgewässer Deutsche Ostsee. Allerdings definiert und verwendet der MSRL-Zustandsbericht (BMU 2018) kleinere räumliche Bewertungseinheiten innerhalb des Meeresgewässers Deutsche Ostsee, auf Grundlage der Vorgaben des EU-Kommissionsbeschlusses 2017/848/EU. Die Bewertung des Umweltzustands erfolgt in BMU (2018) für verschiedene sogenannte Belastungs- und Zustandsaspekte in den für sie jeweils relevanten räumlichen Bewertungseinheiten.

Diese können sein:

- das gesamte Meeresgewässer Deutsche Ostsee,
- die HELCOM-Becken, ggf. unterteilt in Küstengewässer, Territorialgewässer und AWZ
- die Küstengewässer-Wasserkörper nach WRRL.

Im vorliegenden wasserrechtlichen Fachbeitrag wird die wasserrechtliche Bewertung gemäß § 45a Abs. 1 Nr. 1 und 2 WHG vorsorglich in Bezug auf die kleinste räumliche Bewertungseinheit „Küstengewässer-Wasserkörper“, also vorliegend den OWK durchgeführt.

#### 1. Verschlechterungsverbot § 45a Abs. 1 Nr. 1 WHG

Anknüpfungspunkt für das Verschlechterungsverbot ist der Zustandsbericht BMU (2018). Der Bericht fasst die Ergebnisse der ersten Überprüfung, Aktualisierung der Bewertung des Zustands der deutschen Ostseegewässer, der Beschreibung des guten Umweltzustands und der Festlegung von Umweltzielen gemäß § 45j i.V.m. §§ 45c, 45d und 45e WHG zusammen.

Für die Bewertung, ob das Vorhaben zu einer Verschlechterung des Zustands der Meeresumwelt führt, wird soweit wie möglich der Maßstab angewendet, den der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 01.07.2015 (Az. C-461/13) in Bezug auf die WRRL definiert hat. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass für die Bewertung des Zustands der Meeresgewässer nicht die WRRL-Qualitätskomponenten herangezogen werden, sondern wesentliche Merkmale und Eigenschaften sowie Belastungen und Auswirkungen (§ 45c Abs. 1 S. 2 Nr. 1 und 2 WHG). Die

Vorhabenswirkungen auf den derzeitigen Umweltzustand werden somit anhand der wesentlichen Merkmale und Eigenschaften sowie der wichtigsten Belastungen des Meeresgewässers Deutsche Ostsee bewertet.

Der wasserrechtliche Fachbeitrag des VTs legt in Kap. 9.1 hinsichtlich aller in BMU (2018) angeführten relevanten Belastungen des Meeresgewässers und Zustände der Artengruppen, Lebensräume, Ökosysteme und Nahrungsnetze für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dar, dass mit Blick auf den OWK „Prerowbucht/Darßer Ort bis Dornbusch“ eine Verschlechterung der Belastungssituationen bzw. Zustände durch das Vorhaben ausgeschlossen werden kann.

## 2. Verbesserungsgebot (§ 45a Abs. 1 Nr. 2 WHG)

In Bezug auf das Verbesserungsgebot wird geprüft, ob die Vorhabenswirkungen die Erreichung eines guten Umweltzustands und die dafür festgelegten Umweltziele im Meeresgewässer Deutsche Ostsee beeinträchtigen oder verhindern.

Zur Festlegung des guten Umweltzustands werden die elf qualitativen Deskriptoren berücksichtigt, deren Inhalte durch den Beschluss 2017/848 der Kommission vom 17.05.2017 (im Folgenden: Kommissionsbeschluss) konkretisiert wurden. Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot wird angenommen, wenn die Auswirkungen des Vorhabens die Erreichung des guten Zustands der Deskriptoren zum maßgeblichen Zeitpunkt (31.12.2020) gefährden. Darüber hinaus wird bewertet, ob die Vorhabenswirkungen die Erreichung der Umweltziele gemäß MSRL-Zustandsbericht (BMU 2018) gefährden oder eine der vorgesehenen Maßnahmen des Maßnahmenprogramms (BMUB 2016) behindern.

Der wasserrechtliche Fachbeitrag des VTs legt in Kap. 9.2 hinsichtlich aller Deskriptoren und in Kap. 9.3 hinsichtlich aller operativen Ziele und übergeordneten Umweltziele für die Maßnahmen aus BMUB (2016) für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dar, dass durch das Vorhaben

- a) die Erreichung der durch die jeweiligen Deskriptoren beschriebenen Ziele eines guten Umweltzustandes für den OWK „Prerowbucht/Darßer Ort bis Dornbusch“ nicht gefährdet wird und
- b) die Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung der Umweltziele weder verhindert noch erschwert wird.

## Fazit

Die Prognose und Bewertung der Auswirkungen des geplanten Inselhafens auf die wesentlichen Merkmale und Eigenschaften sowie Belastungen legt zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dar, dass das Vorhaben

- den aktuellen Umweltzustand des OWK „Prerowbucht/Darßer Ort bis Dornbusch“ und folglich auch des Meeresgewässers „Deutsche Ostsee“ nicht verschlechtert,
- die Erreichung der Umweltziele gemäß MSRL-Zustandsbericht (BMU 2018) nicht gefährdet und

- keine der vorgesehenen Maßnahmen des Maßnahmenprogramms (BMUB 2016) behindert.

## **15. Abwägung öffentlicher Belange/ Entscheidungen**

### 15.1 Gewässerschutz

#### 15.1.1 Allgemeiner Gewässerschutz

Durch das Vorhaben sind Küstengewässer (Ostsee) betroffen. Das Grundwasser ist durch das Vorhaben nicht betroffen, so auch keine Erdaufschlüsse nach § 49 WHG, da das Einbringen der Tragpfähle keine Tiefen erreicht, dass sie sich unmittelbar oder mittelbar auf die Bewegung, die Höhe oder die Beschaffenheit des Grundwassers auswirken können.

Zudem sind wasserrechtliche Erlaubnisse nach § 8 WHG für das Vorhaben ebenfalls nicht erforderlich. Das Einleiten des Niederschlagswassers vom Betriebs- und Funktionsgebäude des Hafens in die Ostsee erfolgt gemäß § 23 Nr. 2 LWaG M-V erlaubnisfrei.

Die Belange des Gewässerschutzes sind gewahrt und in der Nebenbestimmung unter Ziffer A.III.2.7 berücksichtigt. Diese soll gewährleisten, dass auch hochwasserbedingt keine wassergefährdenden Stoffe ins Gewässer gelangen können und dient somit dem vorsorgenden Gewässerschutz. Sollten infolge anderer Nutzungen/ Tätigkeiten doch wassergefährdende Stoffe in das Gewässer (z.B. Hafen) gelangen, so stellt diese Auflage eine umgehende Rückhaltung und Aufnahme dieser Stoffe sicher, wodurch gravierende Gewässerbeeinträchtigungen vermieden bzw. zumindest minimiert werden.

Die Planfeststellungsbehörde stützt sich dabei im Wesentlichen auf die schlüssige und nachvollziehbare Stellungnahme des StALU VP vom 03.04.2020 sowie des Landkreises Vorpommern-Rügen vom 23.03.2020.

15.1.1.1 Sonstige landesrechtliche Gestattungserfordernisse für den Küstenschutz gemäß §§ 84 Abs. 5 i.V.m. 74 Abs. 3, 87 Abs. 4 Satz 1, 89 Abs.1 LWaG M-V und § 136 Abs. 3 LWaG M-V

Das Vorhaben berührt insbesondere während der Errichtungsphase wasserwirtschaftliche Belange, für welche folgende Anzeigen gegenüber der Behörde und behördliche Entscheidungen, vgl. Ziffer A.III.1.5 erforderlich sind:

- Die Zulassung einer Ausnahme von den Verboten und Nutzungsbeschränkungen von seewärtigen Dünen und Strand gemäß § 87 Abs. 4 LWaG M-V.
- Die Genehmigung für die wesentliche Umgestaltung gem. § 84 Abs.1 LWaG MV für die Beseitigung der Bühnenreihe.

- Die Erteilung einer Ausnahme von den Verboten zum Schutz der seewärtigen Dünen inkl. ihrer Schutzstreifen gemäß § 84 Abs. 5 LWaG M-V i.V.m. § 74 Abs. 3 LWaG M-V.
- Die Entscheidung über die Anzeige der Errichtung von baulichen Anlagen an Küstengewässern gemäß § 89 Abs. 1 LWaG M-V.
- Die Entscheidungen über die Anzeige der Beseitigung von baulichen Anlagen an Küstengewässern gemäß § 89 Abs. 1 LWaG M-V.
- Die Zulassung einer Ausnahme von den Verboten und Nutzungsbeschränkungen von Schutzgebieten gem. § 136 Abs.3 LWaG M-V

Die Zulassung einer Ausnahme von den Nutzungsbeschränkungen nach § 87 Abs. 4, LWaG M-V unter Festsetzung von Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.2.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses, auf dem Strand und dem Vorstrand u.a. mit Fahrzeugen aller Art zu fahren sowie Gegenstände aller Art aufzustellen oder abzulagern sowie Bohrungen vorzunehmen im Zuge der Baumaßnahme und dadurch ggf. Belange des Küstenschutzes zu beeinträchtigen, konnte erteilt werden, da die Belange des Küstenschutzes als öffentliche Aufgabe durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.

Nach § 136 Abs. 3 LWaG M-V kann die Wasserbehörde auf Antrag von den Verboten und Nutzungsbeschränkungen Ausnahmen zulassen, wenn sie dem jeweiligen Schutzziel nicht zuwiderlaufen oder eine Ausnahme im Interesse des Wohls der Allgemeinheit erforderlich ist. Von dieser Ausnahme ist vorliegend Gebrauch zu machen. Eine solche Ausnahme wurde vorliegend erteilt, da sich der terrestrische Bereich des Bauvorhabens innerhalb des ehemals auf Grundlage des § 37 des Wassergesetzes der DDR festgesetzten Küstenschutzgebietes „Zingst“ befindet, welches am Bernsteinweg in Prerow beginnt und in östlicher Richtung bis zur Kernzone des Nationalparks verläuft. Es gelten dabei grundsätzlich die im Beschluss 121-20/76 des Rates des Bezirks vom 09.09.1976 „Festlegung von Küstenschutzgebieten für die Gewährleistung des weiteren Ausbaues des Küstenschutzsystems und der Durchführung von erforderlichen Verteidigungsmaßnahmen bei Sturmhochwasser“ festgelegten Verboten und Nutzungsbeschränkungen. Davon war vorliegend für die Errichtung des Inselhafens eine Ausnahme zu machen, da sie dem Schutzziel, nämlich der Vorsorge eines funktionierenden Küstenschutzes nicht zuwiderlaufen.

Gemäß 84 Abs. 5 LWaG M-V i.V.m. § 74 Abs. 1 LWaG M-V bestehen verschiedene Verbote, von denen die Wasserbehörde gemäß § 74 Abs. 3 LWaG M-V im Einvernehmen mit dem Unterhaltungspflichtigen (hier in beiden Fällen StALU VP) Ausnahmen genehmigen kann, sofern die Wehrfähigkeit und die ordnungsgemäße Unterhaltung nicht beeinträchtigt werden und entweder das Verbot im Einzelfall zu einer unbilligen Härte führen würde oder eine Ausnahme im Interesse des Wohls der Allgemeinheit erforderlich ist. Für diese Verbote kann insbesondere und u.a. für die Verlegung der Trink-, Abwasser- und sonstigen Leitungen ausgehend vom landseitigen Versorgungsgebäude in Richtung Strand, welche unter dem Meeresboden zum Inselhafen geführt werden, eine Ausnahme unter Festsetzung von



Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.2.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses, zugelassen werden.

Zur Begründung der Nebenbestimmungen kann ausgeführt werden, dass insbesondere die beabsichtigte Verlegetiefe im Dünenbereich bei einem Ausräumen der Düne im Ereignisfall das Freilegen der Leitungen zur Folge hätte. Neben der Gefährdung der Leitungen selbst kann dies auch Auswirkungen auf die Düne haben, die ggf. nachfolgend zusätzliche technische und finanzielle Aufwendungen bei notwendigen Dünenrekonstruktionen bedingen.

Die Entscheidungen über die Anzeige der Errichtung und der Beseitigung baulicher Anlagen an der Küste gemäß § 89 Abs. 1 LWaG M-V unter Festsetzung von Nebenbestimmungen unter Ziff. A.III.2.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses, für die Errichtung des Inselhafens mit seinem Betriebs- und Funktionsgebäude, die Errichtung des Fahrgastanlegers sowie die Errichtung der Seebrücke Prerow als auch den Rückbau der alten Seebrücke Prerow sowie den Rückbau der betroffenen Anlagen im Bereich des Nothafens Darßer Ort, konnte zugelassen werden, da sie mit den Belangen des Küstenschutzes als öffentliche Aufgabe vereinbar ist.

Nach § 118 Abs. 2 LWaG M-V ist das anzeigepflichtige Vorhaben von der Wasserbehörde zu untersagen, wenn die Verunreinigung eines Gewässers oder eine sonstige nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu besorgen ist. Beides ist jedoch nicht der Fall.

Gemäß § 118 Abs. 1 Nr. 4 LWaG M-V kann die Wasserbehörde, wenn sich aus der Anzeige ergibt, dass weitere Maßnahmen zum Schutz der Gewässer oder zur Sicherung der Belange des Küstenschutzes erforderlich sind, Auflagen erteilen, mit denen die angezeigte Handlung auch befristet oder beschränkt werden kann.

Durch die Errichtung und Betreibung des Inselhafens sind Auswirkungen auf die natürliche Küstendynamik, wie im Übrigen bereits durch den VT prognostiziert, nicht auszuschließen. Nachteilige Auswirkungen auf die Belange des Küstenschutzes sind daher zu vermeiden bzw. zumindest auszugleichen. Dies soll durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.2.7.1 – A.III.2.7.6 (Küstenschutz) sichergestellt werden. Der Hinweis unter Ziffer A.III.4.4 erfolgt unter der Maßgabe, dass durch die Nutzung von infolge der Hafenschutzbauwerke akkumuliertem Sand für Zwecke des Küstenschutzes langfristig Sandentnahmen aus der Ostsee reduziert werden könnten, was ökologisch und wirtschaftlich eine sinnvolle Maßnahme darstellen würde.

Das erforderliche Einvernehmen des StALU VP wurde gemäß § 118 Abs. 3 LWaG M-V für alle vom Vorhaben und der Kompensationsmaßnahme erfassten anzeigepflichtigen Tatbestände gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 04.12.2020 erteilt. Das Einvernehmen erfolgte ebenfalls hinsichtlich der Ausnahmegenehmigung nach § 74 Abs. 3 LWaG.

#### 15.1.1.2 Gewässerausbau Kompensationsmaßnahmen

Bei dem Rückbau des Nothafens Darßer Ort als Bestandteil des Küstengewässers nach § 3 Nr. 2 WHG und der damit verbundenen Kompensationsmaßnahme „Renaturierung Ostsee“ handelt es sich um einen Gewässerausbau nach § 67, 68 WHG und § 68 LWaG M-V, vornehmlich um die Herstellung eines Gewässers – hier eines Strandsees und damit - nach Erreichen des Kompensationsziels - eines Gewässers II. Ordnung und der Wiederherstellung der natürlichen Küstendynamik.

Nach § 67 Abs. 1 WHG sind Gewässer so auszubauen, dass natürliche Rückhalteflächen erhalten bleiben, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert wird, naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers vermieden oder, soweit dies nicht möglich ist, ausgeglichen werden.

Der Planfeststellungsbehörde sind keine Anhaltspunkte bekannt, welche die eben benannten Voraussetzungen nicht erfüllen oder diesen zuwider laufen würden. Diese drängen sich auch nicht auf und wurden auch unter Beteiligung der zuständigen Fachbehörden nicht erwähnt.

Nach § 68 Abs. 3 WHG darf der Plan nur festgestellt oder genehmigt werden, wenn

1. eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, nicht zu erwarten ist und

2. andere Anforderungen nach diesem Gesetz oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden.

Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist nicht zu besorgen. Im Gegenteil, die Kompensationsmaßnahme dient sogar dem Wohl der Allgemeinheit, vgl. Ausführungen unter Ziffer B.IV.1. Ebenfalls sind Hochwasserrisiken als auch die Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen nicht ersichtlich. Andere Anforderungen nach dem WHG als auch nach sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften, insbesondere dem LWaG M-V werden erfüllt, vgl. Ausführungen im verfügenden als auch im begründenden Teil dieses Beschlusses.

Hinsichtlich der naturschutzfachlichen Belange im Bereich des Gewässerausbaus wird auf die Ausführungen unter Kapitel B.IV.12.4.5 und B.IV.13 verwiesen.

## **15.2 Immissionsschutz**

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist jede mehr als nur geringfügig zunehmende Lärmbetroffenheit von Anwohnern eines Vorhabens in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde auch dann einzustellen, wenn sie unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit bleibt und deshalb keine Schutzansprüche auslöst (BVerwGE 87, 332; NVwZ-RR 1991, 118; NVwZ 1994, 691).

### Bauzeitliche Lärmbetroffenheit schutzwürdiger Bereiche

Im Rahmen der „schalltechnischen Untersuchung“ (Anlage 3.3.4 zum Antrag auf Planfeststellung) hat der VT geprüft, welche Geräuschimmissionen durch den Bau des Inselhafens Prerow im Bereich der nächstgelegenen schutzbedürftigen Bereiche zu erwarten sind.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überwiegend eingehalten werden. Die höchsten Beurteilungspegel sind bei Nachrammungen mit einer Schlagramme am südlichen Anfang der Seebrücke zu erwarten. An den nächstgelegenen Gebäuden wird der Immissionsrichtwert für Gewerbegebiete von 65 dB(A) um bis zu etwa 12 dB(A) überschritten. An der nächstgelegenen Wohnbebauung ist mit Beurteilungspegeln von bis zu 53 dB(A) zu

rechnen, so dass der Immissionsrichtwert für reine Wohngebiete von 50 dB(A) tags um bis zu 3 dB(A) überschritten wird.

An allen weiteren Immissionsorten mit Wohnbebauung, insbesondere im Bereich des Ortskerns und entlang der Bebauungen auf den Straßenzügen Strandstraße/Waldstraße und Lange Straße/Bergstraße, werden die jeweiligen Immissionsrichtwerte eingehalten.

Am südlichen Anfang der Seebrücke sind an den nächstgelegenen Gebäuden mit gewerblicher Nutzung auch bei Einsatz eines Hydraulik-Vibrators Überschreitungen des Immissionsrichtwertes von 65 dB(A) um etwa 1 dB(A) nicht auszuschließen.

Im Hinblick auf den Unterwasserschall während der Rüttel- und Rammarbeiten wurden ergänzende Ermittlungen durchgeführt, die zeigen, dass die Grenzwerte zum Schutz der Schweinswale in einer Entfernung von 200 m (Rammung) bzw. 100 m (Vibration) vom Emissionsort eingehalten werden.

Die vorliegende Planung des Baustellenbetriebs beinhaltet bereits Maßnahmen zur Minimierung der Belästigungen aus Baulärm. Dies umfasst die Bauzeit außerhalb der touristischen Hochsaison, die Einbringung der Pfähle mit dem geräuschärmeren Vibrieren und Beschränkung der Nachrammung auf die letzten 3 m. Da sich die lärmbestimmenden Rammarbeiten lediglich auf kurze Einwirkzeiten während des Tagesabschnittes beschränken, im Gesamtzeitraum untergeordnet auftreten und nur an einigen wenigen Gebäuden Richtwertüberschreitungen um mehr als 5 dB(A) zu erwarten sind, werden aufwändige Maßnahmen zum Schallschutz als nicht verhältnismäßig bewertet.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Bewertung und den übrigen insgesamt schlüssigen und nachvollziehbaren Darlegungen des Fachgutachters an.

#### Auswirkungen bauzeitlicher Erschütterungen auf Gebäude

Der VT legte mit Anlage 3.3.5 zum Antrag auf Planfeststellung ein gesondertes Fachgutachten zu den Erschütterungseinwirkungen beim Baubetrieb zum Einbringen von Pfählen vor.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass insbesondere für das DLRG-Gebäude aufgrund seiner Entfernung von nur 15 Meter zum ersten, an Land einzubringenden Stahlrohrpfahl die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 deutlich überschritten werden könnten (Prognose: Schwingungsamplitude 10 mm/s; Anhaltswert der DIN: 5 mm/s bei dominierenden Frequenzen). Für die weiteren Gebäude im Untersuchungsbereich (Restaurant Dünenhaus / Café 15, Fischrestaurant Seeblick sowie ein WC-Gebäude) werden die Anhaltswerte der DIN zum Teil nur knapp eingehalten.

Im Ergebnis der insgesamt schlüssigen und nicht zu beanstandenden Ausführungen empfiehlt der Gutachter für alle vier Gebäude eine Beweissicherung ihres Zustandes sowie Erschütterungsmessungen beim Einbringen der nächstgelegenen Stahlrohre. Der VT wird den auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gebotenen gutachterlichen Empfehlungen Folge leisten (siehe S.97 des Erläuterungsberichtes sowie A.III.2.4., 2.6.2, 2.6.3).

## Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in den Gebäuden

Nach Ansicht des LUNG M-V (Stellungnahme vom 26.03.2020) fehlt in den Betrachtungen des VTs die Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen der Baustelle auf den Menschen in den Gebäuden. Auch wenn diese Gebäude nicht der Wohnnutzung dienen, bat das LUNG M-V um Darstellung der Einwirkungen auf die vorhandenen Nutzungen und einen Vergleich mit Tabelle 4 der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI-Hinweise 2018).

Der VT legte eine überarbeitete „Untersuchung zu Erschütterungseinwirkungen bei Baubetrieb zum Einbringen von Pfählen“ vom 06.01.2021 vor. Wie gutachterlich dargelegt wurde, lassen die Richtwerte in Tabelle 4 der LAI-Hinweise 2018 zur „Beurteilung von Erschütterungseinwirkungen auf Wohnräume oder vergleichbare schutzbedürftige Räume durch Baumaßnahmen am Tage“ kurzzeitig sehr hohe Erschütterungseinwirkungen zu. Zugleich beschränkt sich die Einwirkung auf Menschen auf eine kurze Dauer pro Tag und erfolgt in Abhängigkeit des Baufortschritts in einem zunehmenden Abstand mit immer weiter abnehmenden Erschütterungseinwirkungen.

Nach Auffassung des LUNG M-V ist die überarbeitete Untersuchung plausibel und zeigt, dass es zwar zu Belästigungen der mittleren Stufe II kommen kann, diese aber noch nicht als erheblich anzusehen sind, sofern die unter Nr. 6.4 der LAI-Hinweise 2018 beschriebenen Maßnahmen ergriffen werden. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung des LUNG M-V. Durch die Festlegungen in der Nebenbestimmung A.III.2.4 wird die vollumfängliche Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen abgesichert.

## Betriebsbedingte Verkehrslärmimmissionen

Im Rahmen der landseitigen Anbindung des Inselhafens ist ein nicht öffentlicher KFZ-Dienstverkehr auf der Seebrücke für einzelne Hafennutzer und Rettungskräfte vorgesehen. Prognostisch einzuschätzen sind dabei lediglich die täglichen, einzelnen und saisonabhängigen Fahrten der 3 Fischerbetriebe sowie die regelmäßigen Fahrten der Besatzung des Seenotrettungskreuzers. Fahrten der Besatzung der DLRG sowie Fahrten zur Unterhaltung der Hafenanlage (Reinigung, Entsorgung Müll etc.) finden unregelmäßig statt und werden die vorgenannte Zahl der regelmäßigen Fahrten voraussichtlich nicht übersteigen. Rettungsdienst, Winterdienst und Reparaturdienst werden vergleichsweise seltene Fahrten verursachen.

Die zusätzlichen Verkehre, die durch die Besatzungen der Sportboote generiert werden, sind als gering einzustufen, da nahezu keine Dauerliegeplätze im Hafen vorhanden sind und die schutzsuchenden Boote die Ortslage Prerow stets auf dem Seeweg erreichen. Eine signifikante Zusatzbelastung der innerörtlichen Straßenanbindungen ist in diesem Zusammenhang nicht zu erwarten. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Sportboote den Hafen nach kurzer Zeit wieder verlassen werden (z.B. am nächsten Morgen oder nach einer Verbesserung der Witterungsbedingungen).

Das Bauwerk wird als längste Seebrücke im Ostseeraum zwar auch eine gewisse Attraktionswirkung für touristische Besucher entfalten. Seebrücke und Inselhafen

halten aber keine gewerblichen oder gastronomischen Einrichtungen und insoweit nur sehr eingeschränkt touristische Angebote bereit. Daher ist davon auszugehen, dass die zu erwartenden, landseitigen touristischen Zielverkehre zum Inselhafen zu keiner dauerhaften Zusatzbelastung innerhalb der Ortslage Prerows führen werden.

Mit Blick auf eine entsprechende private Einwendung des Einwenders IHP\_11 legt der VT in Anlage IHP\_11\_A2 sowie durch den ergänzenden Fachbericht „Schalltechnische Untersuchung zum Betrieb des Inselhafens Prerow“ vom 23.12.2020 zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dar, dass durch den Betrieb des Inselhafens unter Berücksichtigung der zusätzlich zu erwartenden Quell- und Zielverkehre (land- und wasserseitig) und des räumlichen Abstands des betroffenen Ferienhauses vom Hauptverkehrsweg Strandstraße/ Waldstraße keine immissionsbedingten Auswirkungen zu erwarten sind.

### Betriebsbedingte Lärmimmissionen von Inselhafen und Seebrücke

Das LUNG M-V bat in o.g. Stellungnahme auch um eine prognostische Darstellung der Erheblichkeit der Lärmimmissionen nach Inbetriebnahme des Planvorhabens auf die bereits vorhandene Bebauung und auf andere schützenswerte Gebiete (z.B. Kurstrand). Dabei sind die Immissionen nachfolgender Geräuschquellen einschließlich deren und anderer An- und Ablieferverkehre einzubeziehen:

- Seenotrettungskreuzer der DGzRS (28m-Kreuzer)
- Boot der DLRG
- 8 Liegeplätze für örtliche Fischer (2 Liegeplätze für Fischkutter und 6 Liegeplätze für kleinere Fischerboote)
- 33 Liegeplätze für schutzsuchende Sportboote und 3 Liegeplätze für ortstypisches Gewerbe
- Betrieb von gastronomischen Einrichtungen
- Fahrgastschiffanleger
- technische Anlagen für die Ver-/Entsorgung des Inselhafens

Der VT folgte der Bitte des LUNG M-V und legte ergänzend eine überschlägige Prüfung der zu erwartenden Lärmimmissionen in Anlage IHP\_8\_A1 vor.

Konkret wurde als derjenige Vorgang, der beim Betrieb des Inselhafens die maßgebende lauteste Stunde wesentlich bestimmt, beispielhaft die An-/Abfahrt eines Schiffes (Fahrgastschiff, Seenotrettungskreuzer oder Fischerboot) geprüft. Als weitere potenzielle Emissionsquelle wurde das Takelageklappern der im Hafen liegenden Boote erwähnt, die aber zu keinen relevanten Lärmimmissionen führe.

Neben der reinen Fahrzeit des Schiffes wurde eine Liegezeit mitlaufenden Maschinen eingerechnet, wobei die gesamte Einwirkungszeit mit 30 Minuten je Stunde angenommen wurde. Für die Schiffsmotoren wurde insgesamt ein Schalleistungspegel von 105 dB(A) zugrunde gelegt.

Zusammenfassend ergaben sich folgende Aussagen, wenn der oben beschriebene Vorgang in jeder Stunde einmal stattfinden sollte:

- Am nächstgelegenen Gebäude südlich der Seebrücke (gewerbliche Nutzung) ergeben sich Beurteilungspegel von etwa 35 dB(A) tags und nachts.
- Am westlich gelegenen Campingplatz (Villenstraße, Einstufung als allgemeines Wohngebiet) sind Beurteilungspegel von etwa 33 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts zu erwarten.
- An den maßgebenden Immissionsorten an der vorhandenen Wohnbebauung (reines Wohngebiet bzw. Kurgebiet) ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu etwa 30 dB(A) tags und 28 dB(A) nachts.
- Am Strand sind Beurteilungspegel von bis zu 36 dB(A) tags und nachts zu erwarten.

Insgesamt liegen die Beurteilungspegel somit tags und nachts weit unterhalb der jeweiligen Immissionsrichtwerte der TA Lärm. Es sind daher keine relevanten Belästigungen aus Gewerbelärm vom Betrieb des Inselhafens zu erwarten.

Mit Stellungnahme vom 07.09.2020 bewertete das LUNG M-V die dargelegte Untersuchung erneut als unzureichend. Die Plausibilität der Untersuchung könne nicht bewertet werden, da keine mit Nr. A.2.6 TA Lärm konforme Darstellung vorgenommen wurde und weder die Emissionsansätze noch eine Darstellung der Betriebsabläufe vorgenommen wurde. Inwieweit die An-/Abfahrt des Schiffes tatsächlich den max. bestimmungsgemäßen Betrieb darstelle, könne daher nicht bewertet werden.

Da die Differenz zwischen Immissionsrichtwert und prognostiziertem Beurteilungspegel nachts 7 dB(A) betrage, wäre schon die Annahme der An/Abfahrt eines zweiten Schiffes in der lautesten Stunde hinreichend, diesen Abstand auf 4 dB(A) zu verringern. In diesem Falle aber wäre bereits eine Bestimmung der gewerblichen Vorbelastung auf die entsprechenden Immissionsorte nötig.

Der VT legte daraufhin eine überarbeitete Fassung der „Schalltechnischen Untersuchung zum Betrieb des Inselhafens Prerow, Version vom 23.12.2020“ vor. Als Emissionsansatz für die Immissionsprognose wurden die Abfahrten von zwei Fischkuttern, zwei Sportbooten, einem kleineren Fischerboot mit Außenbordmotor sowie des Seenotrettungskreuzers im Sinne eines worst-case zur lautesten Nachtstunde angenommen. Zudem wurden Liegezeiten im Hafen mit laufendem Motor, Takelageklappern sowie an- und abfahrendem PKW-Verkehr berücksichtigt. Im Ergebnis befindet sich im Beurteilungszeitraum „nachts“ kein Immissionsort im Einwirkungsbereich der Hafenanlage. Dieses Ergebnis sowie die Einschätzung, dass auch die deutlich höheren Immissionsrichtwerte am Tage an allen Immissionsorten unterschritten werden, sieht das LUNG M-V in seiner erneuten Stellungnahme vom 13.01.2021 als plausibel an. Aufgrund des dargestellten Betriebs des Hafens sind der Einschätzung des LUNG M-V zu Folge keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm zu erwarten. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser fachbehördlichen Auffassung an.

### Fazit

Über die vom VT beschriebenen (schonendes Einbringverfahren der Pfähle und tageszeitliche Beschränkungen) sowie die unter Ziffer A.III.2.4 vorgesehenen

Maßnahmen hinaus sind keine weitergehenden Vorkehrungen zum Immissionsschutz erforderlich. Während der Bauzeit muss lediglich an der nächstgelegenen Wohnbebauung mit einer Überschreitung des Immissionsrichtwerts für reine Wohngebiete von 50 dB(A) tags um bis zu 3 dB(A) gerechnet werden. Aufgrund dieser moderaten und nur für wenige Tage prognostizierten Überschreitung erschiene ein noch aufwändigerer Schallschutz über die vom VT bereits vorgesehenen Maßnahmen hinaus nicht mehr verhältnismäßig. Im Rahmen des Betriebs ist die Einhaltung der Richtwerte der TA Lärm auch unter Verwendung eines worst-case-Ansatzes für die zugrunde gelegten Emissionen gewährleistet. Erschütterungsimmissionen treten nur in der Bauphase auf. Die Nebenbestimmung unter Ziffer A.III.2.4 stellt sicher, dass die Erschütterungen ein zumutbares Maß nicht überschreiten und den ggf. Betroffenen eine fachkundige Beratung zuteilwird. Insgesamt ist daher nicht von einer Beeinträchtigung der Anwohner auszugehen.

### **15.3 Abfallrecht und Bodenschutz**

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung abfallrechtlicher Belange zugelassen werden. Aus der Sicht des StALU Vorpommern (Stellungnahme vom 26.03.2020) bestehen gegen das Vorhaben keine abfallrechtlichen Bedenken.

Auch Belange des Bodenschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Aus Sicht der zuständigen Behörden wird mit Grund und Boden schonend umgegangen. Etwaige bodenschutzrechtliche Bedenken konnten durch den VT ausgeräumt werden und sind als erledigt anzusehen.

Gemäß § 5 Satz 2 BBodSchG können durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden im Einzelfall bei dauerhaft nicht mehr genutzten Flächen, deren Versiegelung im Widerspruch zu planungsrechtlichen Festsetzungen steht, gegenüber Grundstückseigentümern Anordnungen zur Entsiegelung getroffen werden.

Entsprechend wandte die untere Naturschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen zunächst ein, dass hinsichtlich der Belange des Bodenschutzes grundsätzlich ein vollständiger Rückbau von baulichen Anlagen auch in tieferen Bodenschichten anzustreben sei. Da

1. das Rückbaukonzept für den alten Nothafen nur einen Rückbau vorhandener baulicher Anlagen bis 0,5 m unter Geländeoberfläche vorsehe und
2. konkrete Angaben zu Art und Umfang der so vermiedenen Eingriffe in den Naturhaushalt sowohl im Erläuterungsbericht als auch im LBP und UVP-Bericht fehlten,

könne mit den vorliegenden Angaben nicht bewertet werden, ob die im Boden verbleibenden Anlagenteile schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG darstellen. Entsprechend könne auch die Frage, ob ein Rückbau der im Boden befindlichen Anlagenteile zu fordern ist, nicht beantwortet werden.

Die BImA widersprach zunächst ausdrücklich der Planung, Bauwerksreste und -fundamente etc. unterhalb 50cm unter Geländeoberkante im Boden zu belassen und

forderte den vollständigen Ausbau und die Entsorgung aller im Boden befindlichen Bauteile oberhalb der normalen Grundwasserhöhe. Diese Forderung wurde nach Aussage der BlmA auch vom Bundesamt für Naturschutz unterstützt. Die BlmA begründete ihre Forderung damit, dass am Bauort als Boden ausschließlich Dünensand vorkomme, der ggf. durch Wind auch stärker umgelagert wird; ein Freiwehen von Bauwerksresten oberhalb des Wasserspiegels könne daher in der Zukunft nicht sicher ausgeschlossen werden. Grundsätzlich sei zudem die Flächeneigentümerin von ggf. später doch notwendigen Nachberäumungen dauerhaft freizustellen.

Gegenüber der Einwendung der BlmA führte der VT mit Verweis auf die Ergänzungen nach Anlage\_IHP\_10\_A1 aus, dass die im Erläuterungsbericht zum Zulassungsantrag bezeichneten Hafenanlagen oberhalb des normalen Grundwasserstands zurückgebaut werden. Das Betonfundament der Hafengebäude auf der Westseite des Ottosees soll jedoch erhalten bleiben, da es mit einem darauf befindlichen Vermessungspunkt eine maßgebliche Stützstelle im Vermessungsnetz des Landes M-V darstellt. Ein nachträgliches Freilegen der verbleibenden Bauteile sei demnach nicht zu erwarten. Die verbleibenden Gründungselemente liegen im späteren Zielzustand unterhalb des Wasserspiegels und unterhalb der späteren Gewässersohle. Aus Sicht des VT wird den Regelungen des BBodSchG – insbesondere die des § 5 – mit dem vorgesehenen Umfang der Kompensationsmaßnahme gem. Zulassungsantrag und den Ergänzungen nach Anlage\_IHP\_10\_A1 unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Anforderungen entsprochen. Der Boden im Bereich der Hafenanlagen am Nothafen Darßer Ort wird demnach in seiner Leistungsfähigkeit so weit wie möglich erhalten und wiederhergestellt. Zusätzliche Sicherungs- oder Sanierungsmaßnahmen für die im Boden verbleibenden Restbauteile seien aufgrund der nicht vorliegenden Gefährdung für Boden und Grundwasser nicht erforderlich. Durch Art und Umfang der Rückbaumaßnahme zur Renaturierung des Ottosees sei sichergestellt, dass keine im Boden verbleibenden Restfundamente - die im Zusammenhang mit der Kompensationsmaßnahme stehen - zu dem Erfordernis einer späteren Nachberäumung führen werden. Die Lage der im Boden verbleibenden Restbauteile sei unterhalb der Geländeoberkante bzw. des Wasserspiegels gesichert, sodass ein nachträgliches Freilegen ausgeschlossen wird. Aus Sicht des VTs wird eine Auflage akzeptiert, in der geregelt wird, dass die Flächeneigentümerin von etwaigen Nachberäumungsverpflichtungen für die Bauteile freigestellt wird, die im Zuge der Kompensationsmaßnahme aufgrund des Teilrückbaus im Boden verbleiben. Dies betrifft konkret die Spundwände der Nord-, Süd- und Westkaje inkl. Flügelwand sowie die Gründungspfähle des Übergangsstegs südlich des Ottosees.

Nach den Ausführungen des VTs im Erörterungstermin erklärte die BlmA, dass sie den Verbleib der Bauteilreste im Boden als unkritisch ansehe, sofern die untere Bodenschutzbehörde dem nach Auswertung der vom VT angekündigten Angaben zu Art und Umfang der vermiedenen Eingriffe zustimmen würde.

Der VT lieferte in Anlage\_IHP\_10\_A1 die geforderten Angaben zu Art und Umfang der vermiedenen Eingriffe nach. Der LK VR bestätigte per Schreiben vom 27.08.2020, dass nach Prüfung der Unterlage durch die berührten Fachgebiete dem Rückbaukonzept des VTs zugestimmt werde.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind damit die Einwände der unteren Bodenschutzbehörde sowie der BlmA ausgeräumt.



## **15.4 Wald- und Forstwirtschaft**

Durch das Vorhaben selbst werden keine Waldflächen in Anspruch genommen oder in eine andere Nutzungsart überführt.

Eine temporäre Baustellenzufahrt erfolgt über den Standaufgang Nr. 22. Dieser stellt keinen Wald i.S.d.§ 2 LWaldG M-V dar, jedoch die angrenzenden bestockten Flächen.

Die Landesforst M-V fordert in ihrer Stellungnahme mit Schreiben vom 02.04.2020 die in den Nebenbestimmungen unter Pkt. A.III.2.10 aufgenommenen Regelungen zum Schutz des Waldes.

Diese Nebenbestimmungen sind notwendig, um die weiteren Auswirkungen der Baumaßnahmen zu minimieren und den Belangen der Forstwirtschaft, insbesondere den §§ 18 Abs. 1 und Abs. 2, 28 Abs. 3 und Abs. 4, 30 Abs. 2, 34 Abs. 1 LWaldG M-V, Rechnung zu tragen.

Belange der Wald- und Forstwirtschaft stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

## **15.5 Fischereiwirtschaft**

Anlage- und Betriebsbedingt gibt es keine Auswirkungen auf fischereiwirtschaftliche Belange.

Das Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei M-V, der Landesanglerverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. sowie der Landesfischereiverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. haben keine Stellungnahme im Verfahren abgegeben.

Die fischereilichen Liegeplätze im Inselhafen berücksichtigen das gegenwärtig im Nothafen Darßer Ort vorkommende Fischereigewerbe in der Anzahl der Liegeplätze sowie in einer angemessenen Liegeplatzausstattung. Eine Ausweitung der fischereilichen Liegeplatzkapazitäten gegenüber dem bestehenden Nothafen Darßer Ort erfolgt nicht. Hintergrund sind zum einen die nur begrenzt verfügbaren Einzelgenehmigungen des NPA VP zur Ausübung der Fischerei innerhalb der Nationalparkgrenzen sowie zum anderen die perspektivische Entwicklung der Ostseefischerei in Erwartung eines nur begrenzten Wachstumspotentials.

Belange der Fischereiwirtschaft stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

## **15.6 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

Bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen sind Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen (§ 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ROG).

Für das gegenständliche Vorhaben wurden die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung angemessen berücksichtigt. Es sind keine Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung erkennbar, die in der

Abwägung so gewichtig wären, dass ihnen Vorrang vor dem mit dem Vorhaben verfolgten Zweck einzuräumen wäre.

Es bestehen keine Einwände gegen das Vorhaben auf Basis des LEP-LVO M-V und RREP VP-LVO, es ist mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar.

Das Amt für Raumordnung und Landesplanung hat in seiner Stellungnahme vom 17.03.2020 ausdrücklich bestätigt, dass Ziele und Grundsätze der Raumordnung mit dem Vorhaben vereinbar sind:

Das Vorhaben „Errichtung Inselhafen Prerow – Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort“ steht in Übereinstimmung mit den Programmsätzen 6.4.4 (6) und (8) des RREP VP. Demnach soll im Bereich Darß-Zingst an der Außenküste:

„Ein Hafen für die Seenotrettung vorgehalten werden, welcher gleichzeitig als Etappenhafen für den Wassersport und die Fischerei dient. Hafenneubauten sollen Ausnahmen bleiben und auf die Schließung bestehender Netzlücken, z.B. im Bereich der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst, ausgerichtet werden. Das gegenständliche Vorhaben folgt dem Grundsatz 8.5 (4) LEP M-V, wonach Anlagen für den Wassersport möglichst unter Schonung von ökologisch sensiblen Gewässerbereichen entwickelt werden sollen und der Bau neuer Anlagen auf die Schließung bestehender Netzlücken ausgerichtet werden soll.“

Ferner wird dem Grundsatz 3.1.3 (4) des RREP VP entsprochen, denn der geplante Inselhafen befindet sich in der Ostsee vor der Gemeinde Ostseebad Prerow. Diese Ortslage gehört zum Tourismusraum des Landes Mecklenburg-Vorpommern und zum Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern. Das Vorhaben wird in seiner Ausgestaltung zur Steigerung der touristischen Attraktivität der Region und zur Stärkung der Tourismuswirtschaft beitragen. Zudem folgt das Vorhaben dem Grundsatz 3.1.3 (17) des RREP VP, wonach der maritime Tourismus zielgerichtet und nachhaltig zu entwickeln ist.

Ausweislich des Standortkonzeptes für Sportboothäfen in der Planungsregion des Regionalen Planungsverbandes Vorpommern (2016) wurde die Dringlichkeit der Vorhaltung eines Etappenhafens mit Nothafenfunktion im Bereich Darß-Zingst verdeutlicht, da somit der Austausch zwischen den östlichen und den westlichen Segelrevieren in der Ostsee vor Mecklenburg-Vorpommern sicherer wird und zudem das gesamte Revier deutlich attraktiver.

Für die örtliche Fischerei werden acht Liegeplätze vorgehalten. Dies folgt dem Grundsatz 6.4.4 (5) RREP VP, wonach die bisher von Fischern genutzten Anlandeorte in der Planungsregion bedarfs- und funktionsgerecht zu erhalten sind.

Der landseitige Bereich vor der Seebrücke Prerow ist gemäß RREP VP (Karte 1:100.000) als Vorbehaltsgebiet Küstenschutz ausgewiesen. Nach dem Grundsatz 5.3 (2) RREP VP sollen in Vorbehaltsgebieten Küstenschutz alle Planungen und Maßnahmen die Belange des Küstenschutzes berücksichtigen. Durch die

Positionierung und die Konstruktion des Inselhafens wird diesem Grundsatz entsprochen. Zudem wird auf die Ausführungen unter Ziffer B.IV.11 sowie die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter Ziffer A.III.2.7, welches dieses gewährleisten, verwiesen.

Bedenken aus städtebaulicher Sicht bestehen zu dem Vorhaben ebenfalls nicht. Es steht nicht im Widerspruch zu den Planungszielen der Gemeinde Ostseebad Prerow. Das Vorhaben befindet sich nicht im räumlichen Geltungsbereich des seit 2002 wirksamen Flächennutzungsplanes der Gemeinde Ostseebad Prerow und auch nicht im Geltungsbereich eines rechtskräftigen Bebauungsplans.

## **15.7 Denkmalpflege**

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern, zugelassen werden.

Das LAKD hat in seiner Stellungnahme vom 09.04.2020 darauf hingewiesen, dass im Jahr 1962 innerhalb des Baubereichs des Vorhabens ein bewegliches Bodendenkmal (Darss, Ostsee V, Fpl. 33) geborgen wurde. Allerdings stellen die bislang bekannten Bodendenkmale nur einen kleinen Teil des tatsächlichen Bestands dar. Um Zustand, Qualität und Ausdehnung der tatsächlich vorhandenen Bodendenkmale in den Wirkungsbereichen der Baumaßnahme zu ermitteln, sollte eine fachgerechte archäologische Auswertung der 2016 und 2018 erhobenen Sidescan-Sonardaten erfolgen. Zudem empfiehlt das LAKD, eventuelle geomagnetische Untersuchungen zur Kampfmittelerkundung archäologisch auswerten zu lassen und die Betauchung der gefahrverheißenden Objekte von einem qualifizierten Archäologen begleiten zu lassen. Diese Forderungen konnte seitens des VT im Laufe des Verfahrens erledigt werden.

Die Auswertung der Daten aus den Sidescan- und Unterwasservideobefahrungen im seeseitigen Projektbereich des Inselhafens Prerow wurde seitens des VT an das LAKD übermittelt, vgl. Mitteilung per E-Mail an die Planfeststellungsbehörde vom 20.11.2020. Entsprechend der durchgeführten Auswertung geben die Daten/Videos keine Hinweise auf archäologische Strukturen im Bereich des Baufeldes. Zudem enthielt die Auswertung keine Anhaltspunkte für potentielle Munitionsvorkommen.

Soweit andere Bodendenkmale während der Arbeiten entdeckt werden, berücksichtigt die Nebenbestimmung unter Ziffer A.III.2.6.2 die weiteren denkmalschutzrechtlichen Belange. Diese wird aufgrund der Forderungen des Landesamtes für Kultur- und Denkmalpflege M-V als Maßnahme zum Schutz des Kulturerbes gemäß DSchG M-V aufgenommen.

Der LK VR (Fachgebiet Denkmalschutz) hat in seiner Stellungnahme vom 23.03.2020 ausgeführt, dass die Ausführungen im Erläuterungsbericht bezüglich der landseitigen Bau- und Bodendenkmäler korrekt und vollständig seien.

Jedoch ist von der Baumaßnahme und der zukünftigen intensiveren Nutzung des Hauptübergangs das Baudenkmal "Café Seeblick" berührt. Dieses ist mit der laufenden Nummer 10717 in der Denkmalliste des LK VR eingetragen. Demnach bedarf es zuvor der denkmalschutzrechtlichen Genehmigung gem. § 7 Abs. 1 DSchG M-V.

Die nach § 7 Abs. 1 DSchG M-V erforderliche denkmalrechtliche Genehmigung zur Durchführung von Maßnahmen in der Umgebung von Denkmalen, die das

Erscheinungsbild oder die Substanz der Denkmale erheblich beeinträchtigen, ist zu erteilen, vgl. unter Pkt. A.III.1.4. Nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 DSchG M-V ist eine Genehmigung zu erteilen, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse die Maßnahme verlangt.

Dies ist hier der Fall, die Errichtung des Inselhafens und die damit verbundenen Arbeiten am Hauptübergang in Prerow können die Beeinträchtigung des Denkmals zur Folge haben.

Durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.2.6.3 und A.III.2.6.4 werden zusätzliche Maßnahmen zum Schutz des Kulturerbes in Bezug auf die denkmalrechtliche Genehmigung erteilt, vgl. auch § 7 Abs. 5 DSchG M-V.

Gemäß § 7 Abs. 6 DSchG M-V wird das Vorhaben im Einvernehmen mit dem Landesamt für Kultur- und Denkmalpflege M-V zugelassen. Das Einvernehmen wurde für den seeseitigen Bereich des Vorhabens mit Schreiben vom 09.04.2020 erteilt, für den landseitigen Bereich mit Schreiben vom 15.10.2020.

## **15.8 Kommunale Belange**

Dem Vorhaben stehen in dem entschiedenen Umfang kommunale Belange nicht entgegen. Durch die gewählte Lage sowie die geplante und festgesetzte Ersatzmaßnahme wird die gemeindliche Planung weder gänzlich verhindert noch grundlegend behindert (vgl. BVerwG, Urt. V. 21.03.1996, 4 C 26/94, juris).

Das planfestgestellte Vorhaben befindet sich ausschließlich im Küsten-, Strand- und Dünenbereich. Bei der strandnahen Bebauung an der Seebrücke handelt es sich nach F-Plan (2003) der Gemeinde Prerow um ein nach § 10 BauNVO ausgewiesenes Sondergebiet, welches der Erholung (Strandversorgung) dient. Konkret handelt es sich an der Seebrücke um Gastronomieeinrichtungen (Restaurants und Imbissgaststätten) in einem Abstand von mindestens 44 m zum Ausführungsort der Baumaßnahme. Es gibt im Umkreis von über 500 m zur Seebrückenwurzel (landseitigste Rammung) keine Wohnbebauung oder andere schutzbedürftige Räume wie z.B. in Krankenhäusern oder Kurkliniken. Die Aufenthaltsdauer von Erholungssuchenden im direkten Umfeld der Seebrücke ist unmittelbar während der Baumaßnahmen gering. Beeinträchtigung durch Schall- und Lichtimmissionen sind unter Beachtung von Vermeidungsmaßnahmen, vgl. A.III.2.4, A.III.2.2.17, A.III.3.25 ausgeschlossen. Eine Beeinträchtigung des Strandes sowie der touristischen Nutzung wird somit auf ein unvermeidbares Maß reduziert, vgl. Bauzeitenregelung.

Das Vorhaben widerspricht nicht den Festsetzungen des Bebauungsplans. Auch umliegende Baugebiete werden nicht beeinträchtigt. Insbesondere werden bereits vorhandene Nutzungen wiederhergestellt bzw. fortgeführt (Seebrücke und Fahrgastschiffanleger).

Ausweislich der Stellungnahme der Gemeinde Ostseebad Prerow mit Schreiben vom 14.04.2020 sowie den Ausführungen im Erörterungstermin begrüßt die Gemeinde Ostseebad Prerow das Vorhaben. Zu den von der Gemeinde geplanten Maßnahmen, welche sich noch im Überprüfungsstadium befinden, d.h. noch nicht verbindlich festgelegt sind, jedoch im Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben stehen, ist folgendes auszuführen:

1. Die Anhebung des Dünenübergangs mit waagerechter Anbindung der Seebrücke (waagerechter Verlauf der neuen Seebrücke bis zur

Brückenwurzel). Hintergrund ist, dass die Brückenwurzel einen Engpass im Übergang zum Strand darstellt, deshalb hat der Kur- und Tourismusbetrieb zum einen eine Überplanung des Brückenvorplatzes (Erweiterung) und zum anderen eine Überplanung des historischen Strandwegenetzes beauftragt. Ziel ist dabei, Berührungspunkte mit dem Projekt Inselhafen herauszuarbeiten und kompatibel zu gestalten.

Als Schnittstelle der technischen Planung im landseitigen Bereich gilt der Anschluss der Seebrücke auf Höhe der Düne. Ein Anschluss und Übergang an der Brückenwurzel an den bestehenden Gemeindeweg bzw. Brückenvorplatz ist seitens des VT gewährleistet, vgl. Planfeststellungsunterlagen. Allerdings sind der Planfeststellungsbehörde während des laufenden Planfeststellungsverfahrens diesbezüglich keine verfestigten Planungen seitens der Gemeinde bekannt geworden, die eine Änderung der Planungen notwendig erscheinen lassen würden. Aus diesem Grund ist die Einbeziehung von landseitigen, gemeindlichen Maßnahmen zur Stärkung der Infrastruktur in das vorliegende Planfeststellungsverfahren entsprechend der Zielstellung des Vorhabens und im Hinblick auf den Gegenstand des Planfeststellungsantrags derzeit nicht möglich und im Übrigen auch nicht zu regeln. Der VT hat auf bereits vorliegende Planungskonzepte des anderen Planungsträgers im Rahmen der planerischen Bewältigung der Folgen seines eigenen Vorhabens Rücksicht zu nehmen, wenn ein solches Konzept hinreichend konkret und verfestigt ist, vgl. BVerwG 4 B224.89.

Allerdings hat der VT zugesagt, dass er bereit ist, eine Anpassung der landseitigen Seebrückenbindung am Hauptübergang bis auf eine Höhe von maximal +4,50 m NHN vorzunehmen, was jedoch zum einen voraussetzt, dass die Gemeinde Ostseebad Prerow bis zum Beginn der Ausführungsplanungen des VT einen Gemeindebeschluss zur Gestaltung des Brückenvorplatzes zum Hauptübergang der Seebrücke gefasst haben muss und zum anderen, dass bis zur Inbetriebnahme des Teilbauwerks Seebrücke die Gemeindegewerkeplanung (Umgestaltung des Brückenvorplatzes) realisiert sein müsste.

Im Übrigen stellt die Nebenbestimmung Ziffer A.III.2.8.1 sicher, dass die Gemeinde alle planerischen Randbedingungen an den Schnittstellen in eigene Vorhaben einbeziehen kann, indem der VT der Gemeinde Detailplanungen der Ausführungsplanung zur Verfügung stellt.

2. Die Errichtung eines neuen Hauptturms der DLRG am seeseitigen Dünenfuß westlich der Seebrücke in aufgeständerter Variante. Eine bauliche Verbindung des Turmes mit der neuen Seebrücke wird angestrebt, um Wege im Einsatzfall kurz zu halten und eine befestigte Anbindung des Turms an den Hauptübergang zu erreichen.

Dem ist zu entgegnen, dass die Errichtung eines neuen Hauptturms in der Verantwortung der Gemeinde Prerow (u.a. genehmigungsrechtlich) steht. Zudem wird diese Planung nicht durch das Vorhaben ausgelöst und fällt auch nicht unter den Begriff der notwendigen Folgemaßnahme, vgl. Ausführungen unter Ziffer B.III.1 Rechtsgrundlagen.

3. Der temporäre Strandzugang zwischen dem zu errichtenden Funktionsgebäude und der vorhandenen sanitären Einrichtung sollte nicht zurück gebaut werden, wenn eine schlüssige genehmigungsfähige Begründung durch unsere Planung

in Anbindung an das historische strandnahe Wegenetz und der angestrebten Entlastung des Zuganges zur Seebrücke geliefert wird.

Diese Forderung ist zurückzuweisen, da zum einen im Rahmen des Erörterungstermins seitens der zuständigen Küstenschutzbehörde (StALU VP) nach derzeitigem Stand eine Genehmigungsfähigkeit einer dauerhaften Strandzuwegung nicht in Aussicht gestellt werden konnte und zum anderen als Voraussetzung der Genehmigungsfähigkeit des gegenständlichen Vorhabens ein Rückbau des temporären Strandübergangs seitens der Fachbehörde gefordert wurde, so wie es in den vorliegenden Planungsunterlagen seitens des VT auch bereits vorgesehen ist. Darüber hinaus ist eine solche Planänderung nicht im Wege einer Folgemaßnahme zu rechtfertigen (Anbindung an das Wegenetz bzw. an die historische Wegenetzplanung der Gemeinde), da der Erhalt einer dauerhaften Zuwegung weder durch das Vorhaben ausgelöst wird, noch ist es eine Frage des Anschlusses oder Anpassung an das Vorhaben. Selbst wenn dies der Fall wäre, so darf der VT nicht alles, was in Bezug auf die anderen Anlagen in der Folge eines Vorhabens wünschenswert und zweckmäßig erscheint, in eigener Zuständigkeit planen und ausführen. Dies gilt auch dann, wenn der für die andere Anlage zuständige Planungsträger mit einer weitreichenden Folgemaßnahme einverstanden ist, denn die gesetzliche Kompetenzordnung ist allen Hoheitsträgern vorgegeben, vgl. BVerwG 4 C 54.84, BVerwG 7 A 21.93, BVerwG 9 B 105/09.

Die Verkehrswegeplanung der Gemeinde Prerow fällt in den Hoheits- und Zuständigkeitsbereich der gemeindlichen Planungen. Im Rahmen der Planfeststellung ist diese nicht zu bewältigen.

Die weiteren Planungen bzw. Überprüfungen der Gemeinde Prerow hinsichtlich der Aufweitung der Strandzugänge seitlich des Brückenfußes, der Erneuerung der Aussichtsplattform östlich des Brückenfußes sowie die vorläufige Weiternutzung des jetzigen DLRG Hauptturms auch nach Errichtung des neuen Turms werden durch das planfestgestellte Vorhaben weder verursacht noch beeinträchtigt oder unmöglich gemacht und stehen einer Zulassung des Vorhabens in dem entschiedenen Umfang somit auch nicht entgegen.

Hinsichtlich der Forderung der Gemeinde, weiterhin das Silvesterfeuerwerk auf der Seebrücke aufbauen und zünden zu können, erfolgte eine Zusage seitens des VT, vgl. Ziffer A. III.3.27.

Bezüglich der Forderung, dass die Lautsprecheranlage der Brücke auch vom Hauptrettungsturm aus nutzbar sein sollte und auch der Hafenmeister die Lautsprecheranlage entlang des Strandes nutzen können sollte, wird auf die Zusage des VT gemäß Ziffer A.III.3.23 verwiesen.

Zudem begegnet der VT hinsichtlich der Forderung, dass die Einrichtung der Baustellenzufahrt nicht über den Übergang Sportstrand (Nr. 22) erfolgen solle, bzw. müsste ausgeschlossen sein, dass während des Betriebes des Sportstrandes dort Baustellenverkehr stattfindet, gemäß Zusage unter Ziffer A.III.3.24. Die seitens der Gemeinde geforderten Alternative, die Zufahrt sollte über den Übergang Hohe Düne (Nr. 23) erfolgen, konnte der VT im Rahmen des Erörterungstermins überzeugend aus logistischen und naturschutzfachlichen Erwägungen widersprechen so dass diese Forderung auch aufgrund der erfolgten Zusagen hinsichtlich des Strandübergangs 22 nicht in mehr in Betracht zu ziehen ist.

Zudem führt die Gemeinde aus, es mangle im Planfeststellungsverfahren an verbindlichen Angaben. Ebenso werden Aussagen zur möglichen logistischen Belastung des bei Übergang 22 liegenden Parkplatzes (Fuchsberg) gefordert. Dieses Vorbringen konnte aufgrund der weiteren Ausführungen im Erörterungstermin erledigt werden und wird durch die Zusage unter Ziffer A.III.3.23 nochmals untermauert.

Ferner führt die Gemeinde aus, dass die touristische Einschränkung durch unmittelbare und mittelbare Bautätigkeit sowohl zeitlich als auch inhaltlich genauer definiert werden müsse. Es müsse sichergestellt sein, dass die Einschränkungen nicht in touristisch wichtige Zeiten fallen. Ab dem Feiertag Himmelfahrt seien Bauarbeiten im Bereich des Hauptübergangs nicht akzeptabel.

Durch die Zusage des VT unter Ziffer A.III.3.25, dass im Zeitraum vom 15.05. bis 15.09. keine Rammarbeiten und Arbeiten mit Großkomponenten wie Tragelementen im direkten Strandbereich sowie im Bereich des Hauptübergangs vorgenommen werden, hat sich diese Forderung erledigt.

Des Weiteren hält die Gemeinde Prerow ein zum Hafen gehörendes elektrisches Fahrzeugsystem zum Betrieb auf der Brücke und im Vorbereich für zwingend notwendig. Der individuelle Fahrzeugverkehr durch Nutzer des Hafens müsse minimiert werden.

Der VT sichert diesbezüglich zu, sich im Rahmen der Betriebsaufnahme des Inselhafens mit der Gemeinde Ostseebad Prerow über die Möglichkeiten zur Nutzung eines elektrischen Fahrzeugs für die Optimierung der verkehrlichen Anbindung (Kfz-Dienstverkehr) zum Inselhafen (Fischerei, Ausrüstung DLRG, DGZRS) abzustimmen. Der VT wird zusammen mit der Gemeinde Ostseebad Prerow Fördermöglichkeiten zur Unterstützung der erforderlichen Investitionskosten prüfen.

Der Forderung der Gemeinde, dass sichergestellt sein muss, dass möglicherweise entstehende Schäden an den Zuwegungen durch den Verursacher behoben werden, wird durch Nebenbestimmung unter Ziffer A.III.2.3.2 und A.III.2.3.7 entsprochen.

## **15.9 Vermessung und Kataster**

Ausweislich der Stellungnahme des Landesamtes für innere Verwaltung M-V (LAIV M-V) vom 07.04.2020 befinden sich im Bereich des Nothafens Darßer Ort und somit im Bereich der Kompensationsmaßnahme Vermessungspunkte, d.h. Lagefestpunkte die im Landesmessnetz genutzt werden.

Konkret betrifft dies zum einen den Festpunkt am Fundament des Unterfeuers auf der Westseite des Nothafens (Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1). Das LAiV M-V bittet um den Erhalt dieses Höhenfestpunktes im Zuge der vorgesehenen Rückbaumaßnahmen des Unterfeuers. Ferner sei die Nutzung als geodätischer Grundnetzpunkt sowie als Ergänzung des SAPOS-Referenzstationsnetzes (Station am Leuchtturm Darßer Ort) vorgesehen.

Zum anderen handelt es sich um zwei Höhenfestpunkte, welche sich an einem leerstehenden Lagergebäude (in den Antragsunterlagen als Gebäude II benannt), befinden und mit dem Punkt am Fundament einen Teil der einzigen Nivellementsline im Norden des Darßer Ort bilden. Ein vollständiger Rückbau würde somit einen erheblichen Verlust für das amtliche Höhenfestpunktnetz bedeuten.

Im Rahmen des Erörterungstermins konnte zwischen dem VT und dem LAiV M-V eine einvernehmliche Klärung dieses öffentlichen Belanges herbeigeführt werden. Der VT hat zugesagt, den Festpunkt am Fundament des Unterfeuers erhalten zu können, indem lediglich die Stahlmasten des Unterfeuers bis auf Höhe der Betonfundamentoberfläche zurückgebaut werden. Das NPA VP hat im Erörterungstermin das Einverständnis zum Erhalt des Festpunktes auf dem ebenfalls zu erhaltenden Fundament erteilt. Abgebildet wird dies im Rahmen einer Planänderung, vgl. Planunterlage unter Berücksichtigung der bodenschutzrechtlichen und naturschutzrechtlichen Belange sowie Ergebnisse des Erörterungstermins.

Hinsichtlich der beiden weiteren Höhenfestpunkte wurde sich darauf verständigt, dass diese auf ein weiteres, in bewaldeten Flächen bewachsenes Altfundament verlegt werden können, da sich an diesem Altfundament ebenfalls zwei vermarktete Höhenfestpunkte befinden. Wichtig für den Erhalt der Nivellementslinie im Norden des Darßer Ort sei jedoch der Erhalt des Festpunktes am Fundament. Wie bereits dargelegt, kann dies realisiert werden.

Ferner begehrt das LAiV M-V die Weiternutzung des Stromanschlusses am Unterfeuer um eine geodätische Nutzung vor Ort zu ermöglichen. Allerdings konnte im Rahmen des Erörterungstermins klargestellt werden, dass mit Rückbau des Trafogebäudes lediglich ein Mittelspannungskabel zum Leuchtturm Darßer Ort geführt wird, d.h. an der Stelle kein Niederspannungsanschluss mehr vorhanden ist, welchen das LAiV M-V für seine Zwecke benötigen würde.

Den allgemeinen Bestimmungen nach § 26 GeoVermG M-V konnte durch Aufnahme der Nebenbestimmung unter Ziff. A.III.2.14 und durch Zusage des VT unter Ziff. A.III.3.1 Rechnung getragen werden.

Im Ergebnis ist somit festzustellen, dass Belange der von Vermessung und Kataster der Ersatzmaßnahme und dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

### **15.10 Straßennutzung**

Belange des Straßenbaus und des Verkehrs stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Während der Baumaßnahmen (Errichtung des Inselhafens, inkl. aller Bestandteile sowie Rückbau des Nothafens Darßer Ort) ist die Nutzung öffentlicher Straßen und Wege erforderlich.

Ausweislich der Stellungnahmen des Straßenbauamtes Stralsund mit Schreiben vom 26.03.2020 und 28.05.2020 bedarf die temporäre Baustellenzufahrt über die Landesstraße L21 zum Strandübergang Nr. 22 (Abschnitt 070, km 8,742, linke Seite, außerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrt) einer straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis, vgl. § 22 Abs. 1 StrWG M-V i.V.m. 26 Abs. 1 StrWG M-V Die erforderliche Sondernutzungserlaubnis wird für Baustellenverkehr im Zusammenhang mit dem Vorhaben erteilt. Hierbei handelt es sich um den landseitigen Transport von Baumaterialien und Baufahrzeugen zum jeweiligen Verbringungsort über die o.g. temporäre Baustellenzufahrt.

Gemäß § 22 Abs. 1 S. 3 StrWG M-V können für die Erlaubnis Bedingungen und Auflagen festgesetzt werden. Diese werden zur Wahrung der straßenrechtlichen



Belange und auf Forderung des Straßenbauamtes Stralsund unter Ziffer A.III.2.3 angeordnet.

In einem sehr geringen Umfang ist während des Betriebs des Inselhafens die Nutzung öffentlicher Straßen und Wege erforderlich. Eine verkehrsbehördliche Sondernutzungserlaubnis ist hierfür nicht erforderlich, da keine Fahrzeuge eingesetzt werden, die die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen überschreiten.

Für spätere Wartungsarbeiten des Inselhafens bzw. des Vorhabens werden Straßen und Wege vorauss. lediglich mit kleinen Fahrzeugen befahren oder die Wartungsarbeiten erfolgen seeseitig.

### **15.11 Landesverteidigung**

Ausweislich der Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Infra I 3, Bonn sind Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht betroffen. Durch den Neubau des Inselhafens ist der Schutzbereich Darßer Ort (HF-Transceiver); (085 MV) nicht betroffen. Jedoch liegt der bisherige Nothafen Darßer Ort innerhalb des genannten Schutzbereiches. Insofern bittet das o.g. Bundesamt vor Beginn des Rückbaus des Nothafens um Information der Schutzbereichsbehörde über den zeitlichen Ablauf. Dem wird durch die Nebenbestimmung unter Ziffer A.III.2.12 entsprochen.

Belange der Landesverteidigung stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

### **15.12 Baurecht**

Bauplanungs- und bauordnungsrechtliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

#### Bauplanungsrecht

Nach § 38 BauGB sind auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit der Rechtswirkung der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird. Die Gemeinde ist am Verfahren beteiligt worden. Städtebauliche Belange sind berücksichtigt.

Die planfestgestellte Seebrücke mit dem Inselhafen, dem Fahrgastschiffanleger und dem Betriebs-/ Funktionsgebäude werden verkehrlich über eine öffentliche Straße mit der Zweckbestimmung Fußgängerbereich erschlossen, welche Bestandteil des Geltungsbereiches des am 19.07.2006 in Kraft getretenen Bebauungsplanes Nr. 15 „Strandaufgang-Hauptaufgang“ der Gemeinde Ostseebad Prerow ist. Aufgrund des eingeschränkten Fahrverkehrs für die Rettungs- und Einsatzkräfte sowie die örtlichen Fischer stehen verkehrliche Belange nicht entgegen. Hinsichtlich weiterer gemeindliche Belange sowie zu den allgemeinen Verkehrsströmen wird auf die Ausführungen unter Ziffer B.IV.15.8 verwiesen.

## Bauordnungsrecht

### Abriss der Bestandsseebrücke

Der Rückbau der bestehenden Seebrücke Prerow erfolgt nach § 61 Abs. 3 Nr. 3 LBauO M-V verfahrensfrei. Dies hat der LK VR (Fachbereich Bauordnung) im Rahmen seiner Stellungnahme bestätigt.

### Neubau der Seebrücke Prerow und Errichtung des Betriebs- und Funktionsgebäudes

Bei der Errichtung der Seebrücke Prerow handelt es sich nicht um eine Anlage des öffentlichen Verkehrs i.S.d. § 1 Abs. 2 Nr. 1 LBauO M-V, da diese nicht für den öffentlichen Verkehr gewidmet wird. Damit fällt die Errichtung in den Anwendungsbereich der LBauO M-V.

Die Errichtung der Seebrücke Prerow sowie des Betriebs- und Funktionsgebäudes werden nach § 59 Abs. 1 LBauO M-V genehmigt.

Nach der Stellungnahme des Sachbereichs Bauordnung des Landkreises Vorpommern-Rügen mit Schreiben vom 1. Dezember 2020 wird gefordert, dass mit den Bauvorhaben (Errichtung Betriebsgebäude und Errichtung Seebrücke) erst begonnen werden darf, wenn der Standsicherheitsnachweis bauaufsichtlich geprüft wurde und die Prüfbemerkungen und Prüfaufgaben zu beachten sind. Dieser Forderung wird durch die Nebenbestimmungen A.III.2.11.2- A.III.2.11.3 gefolgt.

Des Weiteren fordert der LK VR in seiner Stellungnahme einen Nachweis der restlichen notwendigen Stellplätze für den Stellplatzbedarf des Betriebs- und Funktionsgebäudes in zumutbarer Entfernung zur Seebrücke sowie die Eintragung einer Baulast hierüber in das Baulastverzeichnis des Landkreises Vorpommern-Rügen. Die Nebenbestimmung A.III.2.11.1 berücksichtigt diese Forderung.

Bestandteil der planfestgestellten Bauantragsunterlagen für das Betriebs- und Funktionsgebäude ist ein Abweichungsantrag nach § 50 Abs. 2, 3 LBauO M-V i.V.m § 67 Abs. 2 LBauO M-V hinsichtlich der barrierefreien Zugänglichkeit der Dachterrasse. Nach § 50 Abs. 2 S. 1 LBauO M-V müssen bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind, in den dem allgemeinen Besucher- und Benutzerverkehr dienenden Teilen barrierefrei sein. Unabhängig von der Frage, ob ein solcher Antrag notwendig ist, kann diesem jedenfalls stattgegeben werden, da anderenfalls die Erschließung einer zusätzlichen Aufenthaltsfläche auf der Dachterrasse nur mit unverhältnismäßig technischem Aufwand realisierbar wäre, um eine barrierefreie Zugänglichkeit der Dachterrasse herzustellen, vgl. § 50 Abs. 3 LBauO M-V.

Der Bauantrag für das Betriebs-/Funktionsgebäude umfasste zudem einen Ausnahmeantrag zur Befreiung von den Vorgaben der EnEV und des EEWärmeG. Ein solcher ist vorliegend allerdings nicht erforderlich, denn es handelt sich um eine Ausnahme vom Geltungsbereich des EEWärmeG nach § 4 Nr.9 EEWärmeG. Das Betriebs-/ Funktionsgebäude wird darüber hinaus gewerblich genutzt, sodass es nach § 1 Abs.3 Nr. 9 EnEV nicht unter den Anwendungsbereich der EnEV fällt.

### **15.13 Ver- und Entsorgung (Wasserwirtschaft)**

Die im Planungsgebiet notwendige Erschließung (Wasser/ Abwasser/ Niederschlagswasser) des Inselhafens ist seitens des VT vorgesehen und wird gewährleistet. Sie steht dem öffentlichen Wohl aus dem Anschluss- und Benutzungszwang somit nicht entgegen.

Im Rahmen der Anhörung und des Erörterungstermins konnte der VT darstellen, eine Reihe von Hinweisen bereits zu berücksichtigen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.2.5 ff. hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung verwiesen, um den entsprechenden Anschluss sicherzustellen sowie auf die seitens des VT vorgebrachten Zusagen unter Ziffer A.III.3.7, A.III.3.8.

### **15.14 Öffentliche Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz**

Belange der Öffentlichen Sicherheit und des Brand- und Katastrophenschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Ausweislich der Stellungnahme des Landkreises Vorpommern-Rügen (Rettungsdienst, Brand- und Katastrophenschutz) mit Schreiben vom 23.03.2020 bestehen keine Bedenken zum Vorhaben bei Umsetzung des in den Antragsunterlagen beigefügten Brandschutznachweises vom 28.08.2019. Die Gefahr eines Brandes und anderer Katastrophen wird durch die Zusage des VT unter Ziffer A.III.3.6 gemindert, mit der sich der VT verpflichtet, die Stellflächen der Feuerwehr im Seebrückenbereich freizuhalten und vor Ort einen Feuerwehrplan abzustimmen und zu hinterlegen.

Das Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz weist in seiner Stellungnahme vom 11.02.2020 darauf hin, dass Kampfmittelfunde in dem Vorhabengebiet nicht auszuschließen seien. Daher wird der VT mit der Nebenbestimmung gemäß Ziffer A.III.2.13.1 verpflichtet, auftretende Kampfmittelverdachtspunkte dem MBD anzuzeigen.

Die Forderung seitens des Munitionsbergungsdienstes, die vorliegenden Daten der für die Projektplanung durchgeführten seeseitigen Kartierungen (Side Scan Aufnahmen, Unterwasser-Video) im Plangebiet des Inselhafens vor Beginn der Bauarbeiten durch den VT auf ggf. vorhandene Kampfmittelverdachtspunkte auszuwerten und bei Auffälligkeiten dem Munitionsbergungsdienst zur Bewertung vorzulegen, konnte im Laufe des Verfahrens erledigt werden, vgl. E-Mail des VT vom 20.11.20. Eine Übermittlung und Auswertung der Ergebnisse an den MBD ist demnach erfolgt.

Die weitere Nebenbestimmung unter Ziffer A.III.2.13.2 dient zudem der Pflicht des VT, Gefährdungen für auf der Baustelle arbeitende Personen auszuschließen. Es sollen Verhaltensregeln beim Fund oder Verdacht von Kampfmitteln festgelegt werden, damit der VT insoweit die erforderlichen Sorgfaltspflichten und Meldevorgänge beachtet.

## **16. Abwägung der Belange von anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen**

### **16.1 WWF, NABU**

#### WWF – Stellungnahme vom 15.04.2020

Der WWF wandte ein, dass

1. zusätzlich zu den Pingern zum Schutz des Schweinswals der Einsatz von Blasenschleiern verbindlich vorgeschrieben werden sollte,
2. bei der Berechnung der Kompensationsäquivalente nicht die Baggerungen der Vergangenheit berücksichtigt wurden und mindestens Baggerungen aus den letzten 5 Jahren in die Kompensationsberechnung einbezogen werden sollen,
3. ein Naturschutzmonitoring in den Maßnahmenkatalog mit aufzunehmen, da dies zur Beobachtung der Entwicklung von Naturschutzmaßnahmen im Nationalpark besonders wichtig erscheine.

Der VT erläuterte zu diesen Punkten, dass

1. mit Hilfe des im Erörterungstermin vorgestellten, ergänzenden Mitigationskonzeptes eine Beeinträchtigung von Schweinswalen durch Rammschall sicher ausgeschlossen werden kann,
2. die betreffenden Eingriffe bereits früher im Rahmen der Baggerungen kompensiert wurden,
3. die Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahme bereits durch den Rückbau aller baulichen Anlagen und der kompletten Betriebseinstellung nachweislich erwirkt wird, kein weiterer Nachweis der naturschutzfachlichen Wirkung der Kompensationsmaßnahme erforderlich ist und ohnedies regelmäßig eine Zustandsüberwachung durch das NPA stattfindet.

Der WWF akzeptierte die Darlegungen des VTs und sieht die Einwände damit als erledigt an.

#### NABU

Der NABU begrüßt in seiner Stellungnahme vom 06.04.2020 den Neubau des Inselhafens als Voraussetzung zur endgültigen Schließung des Nothafens Darßer Ort und stellt fest, dass das Vorhaben nicht zu dauerhaften erheblichen Beeinträchtigungen geschützter Arten oder Lebensraumtypen führt und Beeinträchtigungen während der Bauzeit sich in Teilen durch technische Anpassungen minimieren lassen.

Der NABU erhebt ausdrücklich keine Einwände gegen das Vorhaben.

## 16.2 Weitere Betroffene

### DLRG

Die relevanten Einwendungen der DLRG konnten überwiegend im Rahmen des Erörterungstermins durch entsprechende Zusagen des VT ausgeräumt werden.

So wurde seitens der DLRG vorgetragen, die Planunterlagen erhielten keine Hinweise auf Rettungsgeräte und Sicherheitshinweise. Rettungsgeräte müssten in ausreichender Anzahl gut sichtbar und für jedermann zugänglich bereitstehen. Der VT hat zugesagt (siehe A.III.3.29), dass auf der Seebrücke und im Inselhafen Rettungsgeräte / Einrichtungen in Anlehnung an die EAU (Empfehlung des Arbeitsausschusses "Ufereinfassungen") vorgesehen werden. Für den Hafen sind diese in den Antragsunterlagen dargestellt (siehe Planwerk 2.1.3), für die Seebrücke sind Rettungsringe (mit Sicherungsleine) vorgesehen. Eine Beschilderung der Rettungseinrichtungen geht jeweils zur Rettungseinrichtung. An der Seebrücke wird, auch gemäß Abstimmung mit der DLRG sowie der DGzRS und der Gemeinde Ostseebad Prerow, auf Leitern verzichtet. Hierdurch soll ein mutwilliges Springen von der Seebrücke in die Ostsee unterbunden werden. Der Einwendung wurde genüge getan.

Weiterhin wurde gefordert, dass ein fester Säulenkran für ca. 2 t Last zum Ein-/Auskranken von Booten zu montieren sei. Dieser Kran würde der DLRG die Arbeit deutlich erleichtern. Der VT sagte im Erörterungstermin zu, dass im Inselhafen ein kleiner Lastkran am nördlichen Ende der Kaianlage im Bereich des Liegeplatzes des Seenotrettungskreuzers vorgesehen ist. Es ist ein Voll- (oder Teil-) elektrischer Säulenschwenkkran mit einer Ausladung von etwa 4 m und einer Tragfähigkeit von 2.000 kg vorgesehen. Die DLRG erklärte sich damit einverstanden.

Zudem machte die DLRG geltend, in dem Planfeststellungsverfahren seien keine Angaben zu einem Beschallungssystem gemacht worden. Aktuell könne die gesamte Seebrücke zusammen oder separat von über ein im Hauptrettungsturm verbautes System beschallt werden. Über das System können Warn-, Such- und Verhaltenshinweise an die Passanten auf der Seebrücke durchgesagt werden. Hierzu teilte der VT mit, dass auf der Seebrücke ein Beschallungssystem vorgesehen ist, welches vom Büro des Hafenmeisters als auch vom aktuell bestehenden Hauptturm der DLRG auf der Düne westlich des Hauptübergangs bedient werden kann. Über das System wird es möglich sein Warn-, Such- und Verhaltenshinweise an die Passanten auf der Seebrücke zu geben. Die Beschreibung des Beschallungssystems ist im Erläuterungsbericht enthalten (vgl. Kapitel 5.6.6). Damit ist die Einwendung erledigt.

Schließlich wurde noch vorgetragen, die Erhöhung der Seebrücke verringere durch den toten Winkel das Sichtfeld vom Rettungsturm. Derzeit bestehen Planungen zum Neubau des Hauptrettungsturmes. Dieser müsste dann entsprechend erhöht werden.

Hierzu teilte der VT mit, die Erhöhung der Seebrücke gegenüber dem Bestandsbauwerk beträgt 1 m (+3,5 m NHN Bestand, +4,5 m NHN Neubau). Dabei wird die vorhandene, vergleichsweise massive Stahlbetonunterkonstruktion (Balken, Querträger) durch eine im Querschnitt schlankere Stahlkonstruktion ersetzt. In diesem Zusammenhang ist konstruktionsbedingt von keiner Verschlechterung der

Sichtbeziehungen im Strand- bzw. Vorstrandbereich auszugehen. Es ist gegenteilig sogar davon auszugehen, dass sich das durch die massiven Betonbauteile der Seebrücke versperrte Sichtfeld verkleinert. Das Sichtfeld vom Rettungsturm wird sich hinsichtlich des toten Winkels unwesentlich verschieben. Dabei werden einzelne Bereiche (z.B. unterhalb der Seebrücke) sichtbar, die vorher in Teilen nicht einzusehen waren. Eine maßgebliche Beeinträchtigung des Sichtfeldes vom Rettungsturm aus ist durch die Erhöhung der Seebrücke demnach nicht zu erwarten. Die DLRG erklärte im Rahmen des Erörterungstermins, dass dieser Punkt damit ausgeräumt sei.

Offen bleibt lediglich der Punkt, dass nach Ansicht der DLRG für das Projekt und deren Erfolg und Lebendigkeit nicht nur eine neue Zuwegung notwendig ist, sondern auch Parkflächen in der näheren Umgebung des Hauptüberganges / Waldstraße vorgehalten werden müssen. Mit der Bewirtschaftung des neuen Hafens und der dadurch zu erwartenden Attraktivitätserhöhung, würde der Verkehr und die Zahl der Passanten weiter wachsen - leider auch die Gefahr für die Fußgänger. Der Hauptübergang sei regelmäßig durch Rettungsfahrzeuge im Einsatz anzufahren. Bereits jetzt sei zu bestimmten Tageszeiten in der Saison und zu besonderen Festlichkeiten kaum ein Durchkommen. Eine zweite, für Rettungsfahrzeuge und Anlieger befahrbare Zuwegung sei daher dringend erforderlich.

Der VT trug zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde vor, die zu erwartenden Kfz-Zusatzverkehre (Dienstverkehr gem. Erläuterungsbericht Kapitel 4.2.3) über den Hauptübergang werden das Kfz-Verkehrsaufkommen - insbesondere zu den touristisch stark geprägten Tageszeiten - nicht maßgeblich erhöhen. Das Konzept zur landseitigen Kfz-Anbindung des Inselhafens wurde unter dem Aspekt des Verkehrsaufkommens optimiert und sieht soweit möglich Sammelverkehre zum/vom Inselhafen vor (z.B. Crew DGzRS). In diesem Zusammenhang werden abseits des Hauptübergangs Parkflächen für den Dienstverkehr im Sinne von Pendlerparkplätzen vorgehalten. Von diesen Parkflächen aus haben die Nutzer die Möglichkeit, gesammelt zum Inselhafen zu fahren.

Der zusätzliche Verkehr zum Inselhafen wird durch Fischer, den Hafenmeister und die Besatzung des DGzRS Seenotrettungskreuzers (Sammeltransport) erzeugt. Für jeden Fischer und den Hafenmeister werden etwa 2 Fahrten pro Tag veranschlagt (Frequentierung der Fischer außerhalb der fischereilichen Saison nicht täglich). Die Crew der DGzRS befindet sich i.d.R. auf dem Seenotrettungskreuzer (Stand-by) und fährt dementsprechend seltener.

Die Fahrten mit dem Kfz werden im Wesentlichen früh bzw. spät und seltener tagsüber erfolgen. Der daraus resultierende, zusätzliche Verkehr wird gegenüber dem gegenwärtigen Verkehrsaufkommen als unwesentlich bewertet.

Die bereits jetzt in den Stoßzeiten erreichte Verkehrskapazitätsgrenze am Hauptübergang durch Fußgänger und Radfahrer ist v.a. auf die Nutzung als Zuwegung für den Tourismus zum Strand bzw. zu den gastronomischen Einrichtungen zurück zu führen. Diese Problematik würde - wie u.a. der Stellungnahme der DLRG zu entnehmen ist - auch ohne die Errichtung bzw. den Betrieb des Inselhafens bestehen. Da eine Erweiterung der Zufahrt zum Strandübergang bzw. eine zweite Verkehrszuführung maßgeblich die Anforderungen des Tourismus und Gewerbes bedient, kann diese Verantwortlichkeit nicht auf den VT übertragen werden. Für die Abwicklung des eingeschränkten Kfz-Dienstverkehrs zum Inselhafen ist keine separate Zufahrt erforderlich, da der landseitig vorhandene Verkehrsraum die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Begegnung von Passanten und

Kraftfahrzeugen in dem zu erwartenden Umfang zulässt. Die Straßen "Im Schünung" und "Hauptübergang" sind entsprechend gewidmet.

Weiterhin ist zu sehen, dass die Planung eines geeigneten Verkehrskonzepts ohnehin der Gemeinde obliegt und in diesem Verfahren nicht durchzuführen ist. Insofern wird B.IV.15.8 des Beschlusses verwiesen. Hierbei ist zudem darauf zu weisen, dass die DLRG im Erörterungstermin deutlich gemacht hat, dass es ihr egal ist in welchem Verfahren dies behandelt wird. Sodass die Forderung hier nicht zwingend umzusetzen ist. Im Übrigen wird auf die Zusagen des VTs in Ziffer A.III.3.28 und A.III.3.29 verwiesen.

## DGzRS

Die DGzRS zeigte sich sehr zufrieden mit dem Vorhaben, da soweit alles in vorherigen Absprachen auf die Bedürfnisse der DGzRS geplant wurde. Sie haben aktiv bei der Planung mitgeholfen. Seitens VT erfolgte die Zusage, dass das Gutachten der Uni Rostock zur Nutzbarkeit des Liegeplatzes im Inselhafen für den Seenotrettungskreuzer zur Verfügung gestellt wird. Die Forderung nach separaten Duschen wird durch den VT geprüft, wobei darauf hinzuweisen ist, dass grundsätzlich Duschen vorhanden sind. Bezüglich der weitere Stellplätze in Ortslage wird auf die Nebenbestimmung zur Bauordnung Pkt. A.III.2.11.1 verwiesen. Diese sind ohnehin nachzuweisen. Im Übrigen wird auf die Zusagen des VT A.III.3.30, A.III.3.31.

## **17. Abwägung privater Belange**

Aus Datenschutzgründen werden die Einwender in der Folge mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung werden in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Jedem Einwender ist seine fortlaufende Nummer bekannt. Zudem wird den Einwendern der Beschluss zugestellt und die Einwendernummer mitgeteilt.

### **17.1 Einwender IHP\_7**

Die Einwendungen des IHP\_7 werden zurückgewiesen. Bei dem eingetragenen Verein handelt es sich nicht um eine im Land M-V bzw. in Deutschland anerkannte Naturschutzvereinigung. Zudem ist der Verein durch das Vorhaben nicht in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich berührt. Nach der Satzung des eingetragenen Vereins vom 15.11.2012 setzt sich der Verein für die Wiederherstellung mindestens eines Durchstiches, der Förderung der Rettung aus Lebensgefahr, der geschichtlichen Aufarbeitung der Durchstiche auf der jetzigen Halbinsel Fischland-Darß-Zingst und deren Geschichtspflege, die Förderung der Heimatpflege und Heimatkunde, Umsetzung der Agenda 21 Darß-Zingster Boddenlandschaft, die Förderung des Hochwasser- und des Küstenschutzes und die Förderung der Bürgerinitiativen die dem Vereinszweck dienen, ein. Diese Ziele werden durch den Bau eines Inselhafens in Prerow nicht beeinträchtigt. Im Gegenteil dazu dient das Vorhaben sogar der Förderung der Rettung aus Lebensgefahr und steht diesbezüglich mit den Zielen der Satzung in Einklang. Weiterhin wurde vom Einwender nicht dargelegt, dass durch die Planfeststellung eigene Rechte des Vereins verletzt sein könnten. Hierzu wäre er allerdings verpflichtet gewesen.

Unabhängig davon sind die geltend gemacht Einwende auch in der Sache unbegründet.

So wird seitens des Einwenders vorgetragen, dass alle baulichen und nautischen Bedenken ausgeblendet und ein Inselhafen vor Prerow favorisiert wird, um den Nothafen Darßer Ort schnellst möglichst zu schließen und gleichzeitig mit dem geringsten finanziellen sowie rechtlichen Aufwand einen Ersatzhafen bauen zu können. Weiterhin äußerte der Einwender Bedenken, der Inselhafen würde in keinsten Weise den Bedarf abdecken. Der Hafenzugang würde ungeachtet der bisher vorgelegten Hafenformen nicht verbessert. Hierbei wird auf die Ausführung zur Planrechtfertigung B.IV.1. verwiesen.

Der Einwender trägt vor, ein Rettungskreuzer mit einem Havaristen im Schlepp könne den Inselhafen nicht anlaufen, da sich die Hafeneinfahrt im rückwärtigen Bereich des geplanten Hafens befinde. Es drohe für beide Schiffe eine Strandung im Flachwasserbereich und ein Totalschaden im Falle einer Kollision mit der Seebrücke.

Hierbei ist unter der Bezugnahme der Erwiderung des VTs darauf hinzuweisen, dass der Transport havariierter bzw. manövrierunfähiger Boote zu Hafenanlagen durch den Seenotrettungskreuzer in gängiger Praxis zum einen im Schleppverband und zum anderen an der Längsseite des Kreuzers selbst erfolgt. Im Hinblick auf die Hafeneinfahrt wurde darüber hinaus von der DGzRS mitgeteilt, dass ein Längslegen der havarierten Boote für die Einfahrt in einen Hafen - insbesondere vor dem Hintergrund der in allen Häfen begrenzten Manövrierräume - vorteilhaft ist. Insofern stellt die Einfahrt des Seenotrettungskreuzers mit einem Havaristen im Schleppverband eher die Ausnahme dar. Die Einwendung ist somit in materieller Hinsicht als unbegründet zurückzuweisen.

Fraglich bleiben auch die Folgen von Brechern und Gischt bei Starkwind gegen die Steinmolen und den dahinter Schutz suchenden Booten, die z.B. dazu führen werden, dass sich die Besatzungen dieser Boote (z.B. Familien mit Kindern) nicht von Bord trauen können, Ängste ausstehen, die Bordtoilette benutzen müssen usw. (siehe Yachthafen "Wackerballig" am Ausgang der Flensburger Förde - dem einzigen vergleichbaren Hafen an der deutschen Ostseeküste). Es wurden nie die beim Yachthafen Wackerballig gemachten Erfahrungen für das Projekt "Inselhafen Prerow" herangezogen. Zudem seien weder für den Rettungskreuzer eine Betankungsmöglichkeit vorgesehen wurde, noch die Brückennutzung für Serviceunternehmen (z.B. Motorreparaturen eines Havaristen) erlaubt. Dies zeige, dass das Projekt "Inselhafen" keiner ernsthaften Überprüfung standhalten könne.

Die Einwendung ist unbegründet. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich hierbei der Auffassung des VTs an. Dieser hat zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dargelegt, dass der Inselhafen Prerow vor dem Hintergrund der Zielsetzung und des Funktionszeitraums der Hafennutzung nicht mit dem Yachthafen Wackerballig vergleichbar ist. Der Inselhafen dient vorrangig als Ausgangspunkt für den Seenotrettungskreuzer der DGzRS und als Anlaufpunkt für schutzsuchende Sportboote (vgl. Erläuterungsbericht Kapitel 1). Ziel des Inselhafens ist es nicht einen Hafen zu errichten bzw. zu betreiben, der umfangreiche Dauerliegeplätze für Sportboote bereit stellt oder als planmäßiger Etappenhafen mit längeren Liegeplatzzeiten genutzt wird.



Der Bemessungs-Nutzungszeitraum des Inselhafens wurde unter Berücksichtigung des Wellenschutzes an den Liegeplätzen so gewählt, dass der Hafen unter Berücksichtigung der Seegangstatistik an mindestens 350 Tagen im Jahr nutzbar ist. Das bedeutet, dass der Inselhafen bei schweren Seegangseignissen, bei denen die Wellenbrecher keinen ausreichenden Schutz für angemessene Wellenhöhen an den Liegeplätzen bieten können (definierte Wellenhöhe als Sicherheitskriterium), gesperrt wird. Dadurch werden u.a. die Gesundheit und die Sachwerte der Bootsbesitzer geschützt. Das Sicherheitskriterium für Sportboote (Wellenhöhe im Hafen > 0,35 m) wird in diesem Zusammenhang bezogen auf die Wassersportsaison (April bis Oktober) erst mit einem Wiederkehrintervall größer  $T = 5$  Jahren überschritten. Die Bemessungsempfehlungen der Seegangstatistik sind in Anlage 9 zum Planfeststellungsantrag dargelegt („Hydrodynamische Eingangsdaten für die funktionelle und konstruktive Bemessung“) und im Erläuterungsbericht in Kapitel 4.2.1 zusammenfassend dargestellt.

Weiterhin macht der Einwender geltend, ein weiterer neuralgischer Punkt des geplanten Inselhafens liege in der langen Seebrücke. Würden verletzte Personen vom Rettungskreuzer gebracht, könne bei Starkwind kein Rettungswagen (RTW) die Brücke befahren, da der Hohe Kastenaufbau des Fahrzeugs bei mehr als etwa 6 Windstärken derart kippanfällig würde, dass die Gefahr bestünde, dass das Fahrzeug samt Besatzung und Patient auf dem Weg über die ca. 1.000 m lange Seebrücke in die See stürze. Die Länge der Seebrücke würde auch den Fußmarsch (vor allem älterer Passagiere) gefährlich oder gar unmöglich machen, wenn diese von Bord eines kleinen Fahrgastschiffs an Land gelangen wollen, um z.B. ihre Reise mit dem Bus fortzusetzen.

Auch diese Einwendung erweist sich in der Sache als unbegründet. Hierzu wird auf die Stellungnahme der DGzRS verwiesen. Nach dessen Auskunft wird bei einer Notlage je nach Fall und Lage des Unfallortes situativ entschieden, auf welchem Weg der Transport von geborgenen und ggf. verletzten Personen zur weiteren medizinischen Versorgung erfolgt. Dabei steht bei ausgeprägten Verletzungen vorrangig der direkte Transport mit dem Seenotrettungskreuzer über den Seeweg zu den nächst gelegenen Krankenhausstandorten im Vordergrund (z.B. Rostock, Stralsund). Bei schweren Verletzungen erfolgt der Transport auch über die Luftrettung. Die Übergabe der verletzten Personen erfolgt dann zumeist direkt auf See am Ort der Bergung. Hintergrund ist, dass auf dem Fischland keine gesicherte intensivmedizinische Versorgung zur Verfügung steht und der Transport über das landseitige Straßennetz keine zu erwartenden Zeitvorteile für eine Verlegung in ein umliegendes Krankenhaus gewährleistet. Die Verlegung von verletzten Personen in den Inselhafen mit anschließender Übergabe an einen Rettungstransportwagen wird daher nachrangig und zumeist bei leichten Verletzungen erfolgen. Diese können hauptsächlich durch einen Rettungssanitäter im Inselhafen vor Ort versorgt werden. Im Hinblick auf den bisherigen Betrieb am Nothafen Darßer Ort ist die Übergänge von verletzten Personen an den Rettungstransportwagen selten erfolgt.

Falls bei einer Notlage mit erforderlicher, medizinischer Versorgung im Inselhafen die Witterungsbedingungen in der Prerow Bucht eine Zuführung des Rettungstransportwagens nicht zulassen, so wird der Seenotrettungskreuzer wiederum den nächsten Hafen mit einer anliegenden medizinischen Versorgung ansteuern (z.B. Rostock, Stralsund). Die Zuwegung zum Inselhafen über die Seebrücke muss daher nicht bei allen Witterungsbedingungen gegeben sein, um eine schnelle und zielgerichtete Notfallrettung abzusichern. Maßgeblich ist, dass für den

Seenotrettungskreuzer mit dem Standort in der Prerow Bucht, eine schnelle Erreichbarkeit von Unfallorten im Seegebiet abgesichert ist.

Im Übrigen wird die Durchführung von Ausfahrten mit dem Fahrgastschiff - wie an anderen Standorten für Fahrgastschiffe auch - unter Beachtung der vorhergesagten Witterung erfolgen. Dabei ist neben der Windstärke und der Windrichtung auch die Vorhersage zu ggf. anstehenden Unwettern sowie erhöhten Wasserständen maßgebend. Es ist daher davon auszugehen, dass bei vorhergesagten Starkwind (die zumeist mit einem ausgeprägten Seegang verbunden sind, z.B. Windstärke > Bft. 6 aus seeseitigen Richtungen) und bei zu erwartenden Unwettern keine Ausfahrten durchgeführt werden. Vor diesem Hintergrund ist nicht davon auszugehen, dass Personen bei ungünstigen Witterungsbedingungen über die Fahrgastschiffahrt abgewickelt werden. Insofern kann die Einwendung kein Gehör finden.

Hinsichtlich der vom Einwender favorisierten bzw. geforderten "Boddendurchstich" und den vorgebrachten Bedenken bezüglich des Baus eines Inselhafens wird auf die vorstehenden Ausführungen zur Variantenwahl/ Alternativen unter B.IV.11. im Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Wie dort dargelegt wird handelt es sich gerade nicht um eine Alternative.

Soweit der Einwender geltend macht, es liege kein geeignetes Verkehrskonzept vor, innerhalb des Ortes Prerow gäbe es weiterhin keine akzeptable Straßenanbindung und sollten RTWs schnell und ohne Zeitverzögerung mit Patienten zum Krankenhaus nach Ribnitz-Damgarten fahren müssen, wäre die Ringstraße auf dem Fischland die einzige Verbindungsmöglichkeit, wobei sie in einem schlechten Zustand sei, schlecht ausgebaut und nur unter Einschränkungen von schnell fahrenden RTWs (Notfall) nutzbar sei und es zudem Staugefahren auf der Strecke gibt, ist anzumerken, dass die Vorlage eines Verkehrskonzeptes nicht Aufgabe des VT ist, da diesem bei der Planung Grenzen gesetzt sind. Das Gebot der Problembewältigung kann es nicht rechtfertigen, andere Planungen mit zu erledigen, obwohl sie ein eignes umfassendes Planungskonzept erfordern. Insoweit unterliegt der Begriff der notwendigen Folgemaßnahmen wegen seiner kompetenzerweiternden Wirkung räumlich und sachlichen Beschränkungen. Diese Beschränkungen sind vorliegend erreicht, denn die Gemeinde ist selbst dafür verantwortlich eigene umfassende Verkehrswegeplanungen für den Ort Prerow zu schaffen.

## **17.2 Einwender IHP\_11**

Die Einwendungen, welche mit Schreiben vom 26.03.2020, eingegangen am 31.03.2020, fristgerecht geltend gemacht wurden, sind zurückzuweisen.

Im Ausgangspunkt ist bezüglich des Einwenders IHP\_11 deutlich zu machen, dass er durch das Vorhaben nicht unmittelbar Betroffener ist. Er ist nämlich nicht Eigentümer, der durch den Planfeststellungsbeschluss in Anspruch genommenen Fläche. Der Einwender ist Eigentümer bzw. Nießbraucher eines Ferienhauses, welches sich rund 1,6 km vom Bereich des Inselhafens Prerow entfernt befindet.

Sofern der Einwender umfangreich geltend macht, dem Vorhaben stünden Belange des Artenschutzes, des Naturschutzes oder des Landschaftsschutzes entgegen, kann er mit diesen Einwendungen nicht gehört werden. Der Einwender ist nämlich nicht berechtigt, etwaige Verstöße des Planfeststellungsbeschlusses gegen naturschutzrechtliche oder landschaftsrechtliche Vorschriften geltend zu machen. Denn jene Vorschriften lassen einen Bezug zu Rechten einzelner nicht erkennen. Dies wäre allerdings erforderlich, denn es reicht für die Einwendungsbefugnis gerade nicht aus, dass das Vorhaben nur überhaupt irgendeinen Belang abwägungserheblich berührt. Dies gilt im Übrigen auch für Vorschriften des europäischen Habitat- und Artenschutzes.

Unabhängig davon sind die gerügten Aspekte auch in der Sache als unbegründet zurückzuweisen. Die naturschutzrechtlichen Bestimmungen als auch landschaftlichen sowie artenschutzrechtlichen Vorschriften sind eingehalten worden. Dies bezüglich wird auf B.IV.12, B.IV.6 sowie B.IV.7 verwiesen.

Soweit der Einwender geltend macht, durch das Vorhaben käme es zu einer Überlastung des Verkehrsnetzes in Prerow, was wiederum zu Staus, Abgasen, Luftverschmutzung und Lärm durch zusätzliche Radfahrer, Fußgänger sowie einer eingeschränkten Zufahrt zum Ferienhaus führt und sich auf die Nutzung des Ferienhauses auswirke, werden diese Einwendungen zurückgewiesen. Die von dem Einwender befürchteten mittelbaren Beeinträchtigungen des Grundeigentums durch Verkehrsimmissionen erweisen sich als unsubstantiiert. Es wurden nämlich keine auf die konkrete Situation bezogenen Umstände vorgetragen, die darauf schließen lassen, es käme zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung des Einwenders. Erforderlich dafür wäre, eine substantiierte Darlegung, dahingehend, dass der Planfeststellungsbeschluss zwangsläufig in rechtswidriger Weise das Grundstück des Klägers belasten wird, denn regelmäßig können Beeinträchtigungen von Grundstücken durch Luftschadstoffe oder Lärmbelastungen durch entsprechende Schutzmaßnahmen verhindert bzw. auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Dies ist vorliegend allerdings nicht erfolgt. Es fehlt an jeder Darlegung, dass es durch das Vorhaben zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen kommt. Gleiches gilt für die Darlegung, dass das erhöhte Verkehrsaufkommen sich negativ auf das Grundstück des Einwenders auswirkt, insbesondere also das Grenzwerte durch die erhöhten Straßenverkehrsimmissionen nicht mehr eingehalten werden können. Zudem ist nicht ersichtlich, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu verwirklichen.

Hinsichtlich etwaiger Verkehrsüberlastungen innerhalb des Ortes Prerow wird zudem klargestellt, dass nach der Rechtsprechung, die Erstreckung der Planungskompetenz des Trägers eines Vorhabens auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen dem Gebot der Problembewältigung dient. Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit der anderen Anlagen - hier des Straßennetzes der Gemeinde Ostseebad Prerow - entstehen. Das Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es freilich nicht, andere Planungen mit zu erledigen, obwohl sie ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern. Dies wäre

hier allerdings der Fall, da die Gemeinde selbst verantwortlich wäre, eine eigene umfassende Verkehrswegeplanung für den Ort Prerow zu schaffen. Insoweit unterliegt der Begriff der notwendigen Folgemaßnahme wegen seiner kompetenzerweiternden Wirkung räumlichen und sachlichen Beschränkungen. Folgemaßnahmen dürfen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Dies setzt dem Bestreben der Planfeststellungsbehörde Grenzen, in jeder Hinsicht optimale Lösungen zu entwickeln. Nicht alles, was in Bezug auf die anderen Anlagen in der Folge des Vorhabens wünschenswert und zweckmäßig erscheint, darf der VT in eigener Zuständigkeit planen und ausführen. Das gilt auch dann, wenn der für die andere Anlage zuständige Planungsträger mit einer weitreichenden Folgemaßnahme einverstanden ist; denn die gesetzliche Kompetenzordnung ist allen Hoheitsträgern vorgegeben (Urteile vom 12. Februar 1988 - BVerwG 4 C 54.84 - Buchholz 316 § 75 VwVfG Nr. 3 S. 2 f., vom 26. Mai 1994 - BVerwG 7 A 21.93 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 30 S. 6 und vom 9. Februar 2005 - BVerwG 9 A 62.03 - Buchholz 316 § 78 VwVfG Nr. 10 S. 6; Beschluss vom 24. März 1999 - BVerwG 11 B 38.98 - juris Rn. 5).“

Ansonsten wird auf die Ausführungen zu den Immissionen in B.IV.15.2 verwiesen.

Sofern der Einwender geltend macht, durch das Vorhaben in seiner Funktion als Gewerbetreibender betroffen zu sein, wird dies ebenfalls zurückgewiesen. Auch diese Einwendungen sind unsubstantiiert. Die pauschale Behauptung, dass Gäste aufgrund einer etwaig entstehenden schlechten Verkehrssituation nicht mehr gerne nach Prerow kommen bzw. Mietverträge in der Bauzeit storniert werden, genügt den Anforderungen, die an die Substantiierung einer Einwendung zu stellen sind, nicht. Es wurden in keiner Weise konkrete und belastbare Informationen vorgetragen, dass Gäste nicht mehr nach Prerow kommen werden oder dass etwaige Mietverträge storniert werden. Dies wäre jedoch erforderlich gewesen.

### **17.3 Einwender IHP\_26**

Der Einwender, ein Erholungssuchender der regelmäßig seinen Urlaub und die Feiertage in der Region Prerow verbringt, trägt vor, dass durch das Vorhaben der Blick auf die Ostsee als auch das Landschaftsbild in der Bucht als Ganzes erheblich gestört wird. Hierfür gäbe es keine Rechtfertigung. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es bestehen aufgrund mangelnder Grundstücksbezogenheit und der Eigenschaft als Erholungssuchender schon erhebliche Zweifel an der Einwendungsbefugnis des Einwenders.

Jedenfalls sind die Einwendungen in der Sache zurückzuweisen. Selbst wenn man annimmt, durch den Inselhafen werde die freie Aussicht auf das Meer sowie der für das Gebiet charakteristische unverbaute Blick über den Horizont verstellt und dadurch der Charakter der Landschaft dauerhaft verändert, folgt daraus schon deshalb keine nachhaltige Betroffenheit des Einwenders, weil dieser, keinen Anspruch auf uneingeschränkte und zeitlich unbegrenzte Freihaltung der vom Strand aus einsehbaren Meeresfläche hat. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Landschaftsbild in B.IV.12 sowie B.IV.7 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Sofern der Einwender in diesem Zusammenhang geltend macht, es käme durch die Schiffe und Boote sowie durch die nächtliche Beleuchtung in bisher nicht vorhandenem Umfang zu zusätzlichem Lärm, der den Erholungswert und das Landschaftserlebnis beeinträchtigt, kann er hiermit ebenfalls nicht gehört werden. Hierzu wird auf Punkt B, B.IV.12 und B.IV.15.2 dieses Beschlusses.

Auch die anderen Einwendungen können unabhängig von der Frage der Einwendungsbefugnis, nicht durchdringen. Ohne Erfolg bleibt der Einwand, die erforderliche Planrechtfertigung für das Vorhaben sei nicht gegeben. So wird vorgetragen, für die derzeitige Dimensionierung des Projektes bestehe keine ausreichende Rechtfertigung. Insofern seien auch die Voraussetzungen für eine Erlaubnis zur Errichtung baulicher Anlagen im Landschaftsschutzgebiet (im Übrigen auch für die Befreiung vom Biotopschutz nach § 30 BNatSchG) nicht gegeben. In diesem Zusammenhang könne auch nicht darauf verwiesen werden, dass es sich um einen Ersatzneubau der bestehenden Seebrücke und um einen Ersatz für den bisherigen Nothafen handele. In beiderlei Hinsicht weiche das geplante Projekt von einem ausschließlichen Ersatz deutlich ab. Diesbezüglich wird zum einen auf B.IV.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Zum anderen wird auf die Erwiderung des VTs verwiesen, welcher sich die Planfeststellungsbehörde anschließt. Demnach leitet sich die Rechtfertigung des Vorhabens leitet sich aus der Zielstellung und Planbegründung ab (vgl. Erläuterungsbericht). Vor diesem Hintergrund wurde die Dimensionierung des Inselhafens und aller in Bezug stehenden baulichen Anlagen begründet gewählt - u.a. die die Anzahl/Größe der Liegeplätze und die erforderliche Ver-/Entsorgung im Inselhafen. Im Ergebnis wurde ein Hafen in Form eines Inselhafens geplant, dessen Kapazität sich an dem gegenwärtig bereits verminderten Liegeplatzangebot des Nothafens Darßer Ort orientiert.

Wie in den Antragsunterlagen dargestellt, ist eine landseitige Anbindung des Inselhafens mittels einer Seebrücke aus Gründen der landseitigen Erreichbarkeit der Liegeplätze zwingend erforderlich. Da unter Berücksichtigung des Küstenschutzes nur eine geringe Einflussnahme der Bauwerke auf die strandseitigen Sedimenttransportprozesse zugelassen werden können, ist es erforderlich den Inselhafen in einer Entfernung von ca. 620 m von der Uferlinie zu errichten. Im Bereich des bestehenden Seebrückenbauwerks erfolgt ein Ersatzneubau auf gleicher Trasse. Die darüber hinaus erforderliche Verlängerung der Seebrücke zum Inselhafen (Zusatzlänge ca. 320 m) stellt einen Neubau dar.

Hervorzuheben ist, dass der Inselhafen mit seinen Bauwerken die Funktionen des Nothafens Darßer Ort ersetzen soll. Darauf geht die Planbegründung (vgl. Erläuterungsbericht) entsprechend ein. Eine abweichende Funktion beider Häfen (Inselhafen und Nothafen Darßer Ort) ist vor diesem Hintergrund nicht festzustellen - Ausgangspunkt für den Seenotrettungskreuzer, Liegeplätze für schutzsuchende Boote, Liegeplätze für Fischer, landseitige Anbindung zur Erreichbarkeit der Liegeplätze.

Die Anforderungen an den Biotop- und Landschaftsschutz wurden entsprechend der vorliegenden naturschutzfachlichen Gutachten (UVP-Bericht, LBP, FFH-Prüfung) gewürdigt und bei der technischen Planung berücksichtigt.

Die Einwendung zum Untersuchungsraum der UVP kann ebenfalls nicht durchdringen und wird in der Sache zurückgewiesen. Der Einwender verweist darauf, dass der Untersuchungsraum in der UVP ausdrücklich auf das direkte Umfeld des Vorhabens

begrenzt wurde und auch nur innerhalb dieses Untersuchungsrahmens die Auswirkungen auf die Schutzgüter zu beschreiben und zu bewerten sind. Es können daher keine Argumente zur Bewertung der Auswirkungen herangezogen werden, die außerhalb dieses Rahmens liegen. Umgekehrt ist aber der Untersuchungsrahmen für die Bewertung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild viel zu klein gewählt. Er hätte mindestens die gesamte Prerowbucht umfassen müssen. Hierbei ist deutlich zu machen, dass der Untersuchungsrahmen die wesentlichen voraussichtlichen Auswirkungen (bau-, anlagen- und verkehrs- / betriebsbedingt) berücksichtigt, auch wenn diese außerhalb der gesetzten Untersuchungsraumgrenze liegen. So beschränkt die Wahl des Untersuchungsraums auch nicht die Auswirkungsprognose auf das Schutzgut Landschaft. Die Umweltauswirkungen auf die Landschaft (als auch beispielsweise die Lärmimmissionen auf die Schutzgüter Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit und Tiere) werden über den definierten Untersuchungsraum hinaus im gesamten Küstenraum betrachtet. Vor diesem Hintergrund wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild nicht nur im angegebenen Untersuchungsraum gewürdigt. Im Übrigen wird auf B.IV.12 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwender kann ebenfalls nicht geltend machen, eine ausreichende Alternativenprüfung für den Standort und die Dimensionierung habe nicht stattgefunden, da offensichtlich nur Standortalternativen an der Außenküste untersucht wurden, die Variante eines Boddendurchstichs als auch die Möglichkeit der Seenotrettung nur von Barhöft aus seien nicht ausreichend geprüft worden. Die Planfeststellungsbehörde hat sehr wohl die genannten Alternativen geprüft. Hierzu wird auf B.IV.11 verwiesen.

Weiterhin werden Bedenken bezüglich der fischereilichen Nutzung geäußert. Insofern sei unberücksichtigt geblieben, dass die örtliche Fischerei aufgrund der Entwicklung der Fangroute in der Ostsee in Kürze zum Erliegen kommen wird. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass die fischereilichen Liegeplätze im Inselhafen nur das gegenwärtig im Nothafen Darßer Ort vorkommende Fischereigewerbe in der Anzahl der Liegeplätze sowie in einer angemessenen Liegeplatzausstattung berücksichtigen. Sofern es tatsächlich zu einem Erliegen der örtlichen Fischerei kommen würde, könnten die Liegeplätze alternativ verwendet werden, bspw. für weitere schutzsuchende Boote oder als Notliegeplätze. Darüber hinaus wird auf B.IV.15.5 verwiesen.

#### **17.4 Einwender IHP\_27**

Die durch den Gewerbetreibenden Einwender IHP\_27 mit Schreiben vom 18.03.2020 vorgebrachten Einwendungen haben sich mit dem Schreiben vom 06.07.2020 durch den Betroffenen erledigt, da er zur Klarstellung angab ein absoluter Befürworter des Vorhabens zu sein und der Inselhafen in der Form im Antrag auf Planfeststellung dargestellten Form gebaut werden solle. Er habe lediglich darauf aufmerksam machen wollen, welche zusätzlichen Maßnahmen, den positiven Impuls des Vorhabens noch verstärken könnten. Etwaige vorher angenommenen Einwendungen haben sich damit erledigt.

## V. Gesamtergebnis der Abwägung

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die dem Vorhaben gemäß der eingereichten Planunterlagen zu Grunde liegenden baulichen Anlagen sind in ihren Abmessungen bedarfsgerecht konzipiert und entsprechen in ihren Abmessungen den Ergebnissen - ebenso wie die Kompensationsmaßnahme - der vorbereitenden Planung.

Die Planung berücksichtigt die im WVHaSiG M-V und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsgrundsätze, Gebote und Verbote. Schließlich entspricht sie auch den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in öffentliche Belange und private Rechtspositionen bzw. Interessen sind angesichts des Zweckes, der mit dem Vorhaben verfolgt wird, gerechtfertigt und zulässig.

Die Planfeststellungsbehörde hat eine Abwägung vorgenommen, in welche alle Belange eingestellt worden sind, die aufgrund der vorhandenen Kenntnislage in sie eingestellt werden mussten. Die Planfeststellungsbehörde hat weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt, noch den Ausgleich in einer Weise vorgenommen, der zur objektiven Wichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.

Neben Küstenschutz und wasserrechtlichen Belangen sind in diese Abwägung insbesondere auch die Belange des Umwelt- und Naturschutzes einschließlich des Arten- und Gebietsschutzes, des Bauordnungsrechts, des Immissionsschutzes und weitere öffentliche Belange, insbesondere der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie private Belange eingestellt, die durch die Maßnahme betroffen sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenalternativen vergleichend geprüft (Variantenprüfung vgl. B.IV.11) und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die planfestgestellte Variante am verträglichsten und am besten geeignet ist.

Im Rahmen des planerischen Ermessens und unter Beachtung fachgesetzlicher Bestimmungen werden die durch das Vorhaben bewirkten Beeinträchtigungen entgegenstehender Belange vermieden, minimiert oder kompensiert, u.a. durch die für erforderlich, geeignet und angemessen gehaltenen und deshalb verfügbaren Nebenbestimmungen dieses Beschlusses.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem Naturschutzrecht und nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung waren insgesamt in die fachplanerische Abwägung einzustellen.

Trotz der erheblichen Auswirkungen auf einige Schutzgüter führen diese nachteiligen Umweltauswirkungen im Gesamtergebnis der Abwägung unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahme jedoch nicht dazu, dass das Inselhafenvorhaben deswegen versagt werden müsste, da der Vorhabenzweck, einen Lückenschluss im regionalen Hafennetz der Ostseeküste in Form eines Nothafens mit eingeschränkter Etappenfunktion als Ersatz für den bestehenden Nothafen Darßer Ort zu bilden und dessen Funktionen aufrecht zu erhalten, im Vergleich überwiegt.

Die im Verfahren vorgebrachten Hinweise, Anregungen und Bedenken wurden, soweit dies erforderlich und angemessen war, berücksichtigt.

Insgesamt betrachtet, gibt es keine entgegenstehenden Belange, die für sich genommen ein solches Gewicht haben, dass sie gegenüber dem Vorhaben als vorrangig einzustufen wären und deshalb zur Versagung der Planfeststellung hätten führen müssen. Zudem erreichen die Betroffenheiten auch in der Summe nicht ein solches Ausmaß, dass das Vorhaben demgegenüber zurückzutreten hätte.

Die Bedeutung der betroffenen Belange wird dabei nicht verkannt. Dennoch fällt die Abwägung eindeutig zugunsten des beantragten Vorhabens Inselhafen Prerow aus, da mit der Bereitstellung eines Ersatzhafens für den derzeitigen Nothafen ein bedarfsgerechter Lückenschluss im vorhandenen Hafennetz zugunsten aller schutzsuchenden Boote und der Seenotrettung erfolgen wird, die nicht auf andere weniger belastende Weise unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes herzustellen ist.

## **VI. Begründung der Entscheidungsvorbehalte**

Unter dem Abschnitt A.III.1.7 hat sich die Planfeststellungsbehörde Entscheidungen vorbehalten.

Der Entscheidungsvorbehalt unter Ziffer A.III.1.7 ist erforderlich, um auf unvorhergesehene Ereignisse reagieren zu können und dem VT die Möglichkeit zu geben, unter der Änderung einzelner Maßgaben das Vorhaben fortsetzen zu können und zu vermeiden, dass durch fehlende Zulassungsvoraussetzungen das Gesamtvorhaben in Frage gestellt ist. Gemäß §§ 36 Abs. 2, 72, 74 Abs. 3 VwVfG M-V darf deshalb ein Verwaltungsakt nach pflichtgemäßem Ermessen mit einem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, Änderung oder Ergänzung einer Auflage verbunden werden.

Nach denselben Grundsätzen wie zur Ausführungsplanung kann der Planfeststellungsbeschluss auch mit der Maßgabe einer Abstimmung zwischen den Beteiligten versehen werden. Lediglich dann, wenn ernsthaft zu besorgen ist, dass auf diesem Wege eine Einigung über Details der Bauausführung nicht erzielt werden kann, besteht für die Planungsbehörde insoweit ein Handlungsbedarf, dem im Planfeststellungsbeschluss Rechnung zu tragen ist (BVerwG, NVwZ 2010, 44 Rn. 97). Für den Fall, dass die bei der Planfeststellung insoweit getroffene Prognose nicht zutrifft und eine Einigung über Details nicht erzielt wird, hat sich die Planfeststellungsbehörde die weitere Entscheidung selbst vorbehalten. Das hat die Planfeststellungsbehörde mit der Nebenbestimmung unter Ziffer A.III.2.1.3 sichergestellt.

Hiermit erfolgt eine Sicherstellung, dass durch die abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde die Genehmigungsvoraussetzungen auch beim Nichtzustandekommen von Vereinbarungen oder Abstimmungen mit Dritten vorliegen.



## **VII. Begründung der Nebenbestimmungen**

Die Nebenbestimmungen sind gemäß § 6 Abs. 6 WVHaSiG M-V und §§ 36, 72, 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG M-V erforderlich zum Schutz des Allgemeinwohls sowie zur Sicherstellung der Zulassungsvoraussetzungen unter B.IV.15 in der materiell-rechtlichen Würdigung abwägungserheblicher öffentlicher Belange.

Die Nebenbestimmungen resultieren überwiegend aus den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der naturschutzfachlichen Vereinigung, der privaten Einwander sowie der Behörden und dienen zum einen der Erfüllung zulassungsrechtlicher Voraussetzungen und zum anderen der Begrenzung der Auswirkungen des Vorhabens auf Dritte auf das unvermeidbare Maß.

### Begründung der allgemeinen Nebenbestimmungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts würde es die Anforderungen an die planerische Abwägung und an den notwendigen Regelungsgehalt der Planfeststellung überspannen, wenn in jedem Fall eine bis ins Detail gehende Planung verlangt würde; die Planungsbehörde braucht sich nicht um jede Kleinigkeit zu kümmern (BVerwG, NVwZ-RR 1998, 92). Deshalb darf die Bauausführung aus der Planfeststellung ausgeklammert und einer nachfolgenden Ausführungsplanung des VTs überlassen bleiben, wenn sichergestellt ist, dass der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt und die Beachtung der entsprechenden technischen Vorgaben gewährleistet ist. Ausweislich der vorgelegten Unterlagen, insbesondere der Beschreibung der möglichen Verfahrensarten im Erläuterungsbericht (Anlage 1 der Planunterlagen), und der Erfahrung der Planfeststellungsbehörde mit vergleichbaren Vorhaben liegen diese Voraussetzungen vor. Insoweit braucht im Planfeststellungsverfahren auch nicht geprüft und entschieden zu werden, ob die Ausführungsplanung des VTs tatsächlich diesen Vorgaben genügt.

Vielmehr reicht es aus, des VTs aufzugeben, vor Baubeginn ihre Ausführungsplanung der Planfeststellungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen (BVerwG, NVwZ 2010, 44 Rn. 97). Das wird mit der Nebenbestimmung unter Ziffer A.III.2.1.1 sichergestellt.

Die Vorgabe unter Ziffer A.III.2.1.2, einen Bauleiter zu benennen, dient der Erleichterung der Überwachung durch die Planfeststellungsbehörde während der Bauausführung und damit der Sicherstellung der Einhaltung der sich aus diesem Beschluss ergebenden Anforderungen.

Die unter Ziffer A.III.2.1.3 angeordnete Mitteilungspflicht bei Änderungen dient der Sicherstellung der Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen an Planänderungen.

## **VIII. Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung**

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist im besonderen öffentlichen Interesse und auch im überwiegenden Interesse des VTs geboten. Gem. § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO kann die Behörde, die den Verwaltungsakt erlassen hat, die sofortige Vollziehung im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden Interesse eines Beteiligten anordnen. Mit Antrag vom 03.11.2020 hat der VT beantragt, den Planfeststellungsbeschluss für sofortvollziehbar zu erklären. Diesem Antrag hat die Genehmigungsbehörde

stattgegeben, da ein besonderes öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung gegeben ist.

Dies folgt aus der effektiven und zeitnahen Gefahrenabwehr. Der derzeitige Nothafen Darßer Ort befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand, der vor allem auf Sackungen landseitiger Flächen hinter den Ufereinfassungen sowie auf flächenhafte Korrosion und Verformungen der Ufereinfassungen (Spundwände) zurückgeht. Aufgrund dessen wurden bereits Teilflächen des Nothafens gesperrt, Steganlagen in Teilen zurückgebaut und die Liegeplatzkapazität für schutzsuchende Booten im Nothafen deutlich reduziert. Im Hinblick auf die bestehenden Bauwerksschäden sind weitere Liegeplatzreduzierungen zu erwarten. Auch die Kaje (Spundwand), an der sich der Liegeplatz des Seenotrettungskreuzers befindet, ist bereits zum überwiegenden Teil gesperrt. In Folge der Schäden besteht die Gefahr, dass der Liegeplatz des Seenotrettungskreuzers gesperrt werden muss. Aufgrund zu geringer Wassertiefe in den umliegenden Bereichen ist es im Nothafen nicht möglich dem Seenotrettungskreuzer einen Alternativplatz zur Verfügung zu stellen. Vielmehr bedürfte es einer Standortverlegung des Kreuzers in den Hafen Barhöft. Dies hätte zur Folge, dass sich ein zusätzlicher Seeweg von ca. 35 km bis zur Prerowbucht ergeben würde. Die DGzRS könnte im Falle der Schließung eine Sicherstellung der Seenotrettung im Seegebiet vor dem Fischland-Darß-Zingst nicht mehr gewährleisten, wodurch eine Gefährdung von Leib und Leben entstehen könnte. Es besteht dadurch die begründete Besorgnis, dass die mit dem Planfeststellungsbeschluss bekämpfte Gefahr sich bereits vor Abschluss eines etwaigen Hauptsacheverfahrens realisiert.

Eine Beseitigung der Bauwerksschäden ist ebenfalls nicht zweckmäßig, da weiterhin eine Betriebseinschränkung durch fortlaufende Versandung der Fahrrinne droht. Die regelmäßig durchzuführenden Unterhaltungsbaggerungen der Hafenzufahrt zur Sicherstellung einer schiffbaren Wassertiefe sind im Rahmen einer naturschutzfachlichen Ausnahmegenehmigung nur bis zum 31.10.2021 zugelassen und dürfen zweimal im Jahr vorgenommen werden. Zum einen ist weder sichergestellt, dass etwaige Ausnahmegenehmigungen auch über diesen Zeitraum hinaus erteilt werden. Zum anderen besteht aufgrund der hohen Sedimentdynamik die Gefahr, dass es zur zwischenzeitlichen Versandung der Hafenzufahrt kommt. Weiterhin stellt die Unterhaltungsbaggerung einen massiven Eingriff in die Umwelt dar. Eine solche Umweltbeeinträchtigung in der Kernzone des Nationalparks Vorpommersche Boddenlandschaft ist umgehend zu beseitigen um die Umwelt und die Natur zu schützen.

Demgegenüber sind die möglichen Interessen von Betroffenen abzuwägen. Wie die Ausführung unter B.IV.17 zeigen, vermögen die genannten Einwände und Stellungnahmen keine Rechtsposition vorzubringen, die ein überwiegendes Aussetzungsinteresse begründen. Zur zukünftigen Gewährleistung der Sicherung der Seenotrettung im Nothafen Darßer Ort als auch zur Vermeidung von Umweltbeeinträchtigung ist die Anordnung der sofortigen Vollziehung sowohl geeignet, als auch erforderlich und angemessen.

Nach Abwägung aller im konkreten Fall betroffenen öffentlichen und privaten Belange und unter Berücksichtigung der Natur, Schwere und Dringlichkeit des Interesses an der Vollziehung gegenüber dem Interesse an der aufschiebenden Wirkung überwiegt das Interesse an der sofortigen Vollziehung.

### **IX. Begründung der Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung für diesen Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 1 WVHaSiKostVO M-V. Die einschlägigen Bestimmungen sehen für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach dem WVHaSiG M-V zwar auch Gebührentatbestände vor, jedoch genießt der VT als Land die persönliche Gebührenfreiheit gem. § 8 Abs. 1 Nr. 2 VwKostG MV, sodass diese Entscheidung gebührenfrei ergeht. Die der Planfeststellungsbehörde entstandenen Auslagen werden mit gesondertem Bescheid festgesetzt.

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe beim

Verwaltungsgericht Greifswald  
Domstraße 7  
17489 Greifswald

Klage erhoben werden.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Verwaltungsgericht Greifswald  
Domstraße 7  
17489 Greifswald

gestellt und begründet werden.

Im Auftrag

E. Rattunde