



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W SZCZECINIE**

Stettin, 10. Oktober 2023

WONS-OŚ.420.29.2020.KK.46

**BESCHLUSS Nr. 15/2023  
über Umweltbedingungen**

Gemäß Artikel 104 und Artikel 108 § 1 des Gesetzes vom 14. Juni 1960 - Verwaltungsverfahrensgesetz (Gesetzblatt 2023, Pos. 775, in der geänderten Fassung) - im Folgenden als Verwaltungsverfahrensgesetz bezeichnet - in Verbindung mit Artikel 71 Absatz 2 Nr. 1 und 2, Artikel 75 Absatz 1 Nr. 1 Buchst. 1(c), sowie den Artikeln 82 und 85 des Gesetzes vom 3. Oktober 2008 über die Bereitstellung von Informationen über die Umwelt und ihren Schutz, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Umweltschutz und die Umweltverträglichkeitsprüfung (Gesetzblatt 2023, Pos. 1094 in der geänderten Fassung) - nachstehend "UVP-Gesetz" genannt, sowie § 2 Abs. 1 Nr. 34 und § 3 Abs. 1 Nr. 58, 62, 72, 81 und 88 der Verordnung des Ministerrats vom 10. September 2019 über Projekte, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können (Gesetzblatt 2019, Pos. 1839), nach Prüfung des Antrags des Investors vom 23.11.2020, d.h. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. eingereicht durch den Bevollmächtigten von Herrn \_\_\_\_\_ zum Erlass einer Entscheidung über die Umweltbedingungen für das Projekt mit dem Titel: **Bau eines Containerterminals im Außenhafen in Swinemünde,**

**lege ich die Umweltbedingungen für die Ausführung des Projekts**

mit dem Titel: **Bau eines Containerterminals im Außenhafen in Swinemünde dar,** das nach Variante 1 **ausgeführt werden soll:**

**LA. Für den Teil des Projekts, der auf dem Landgebiet durchgeführt werden soll:**

**1. Art und Ort des Projekts:**

1.1. Der Landteil des Projekts wird Folgendes umfassen:

- a) technische Infrastruktur (Gas, Kanalisation, Regenwasser, Strom und Telekommunikation);
- b) Zufahrtssystem zum Terminal und elektrifiziertes Schienensystem - Bau von Gleisanlagen in Form von zwei Gruppen von Gleisen: Anfahrt und Abfahrt sowie Ankunft und Abfahrt, die durch Zufahrtsgleise miteinander verbunden sind, sowie Bau eines Stellwerks für das Eisenbahnverkehrsleitsystem;
- c) einen Pufferparkplatz für Lastkraftwagen und eine Straßenführung für die Zufahrt zum Hafen von der Landseite her;
- d) Eisenbahngleise, die sich außerhalb der Hafengrenzen befinden und an die bestehende Eisenbahninfrastruktur auf dem Anfangsabschnitt der Eisenbahnlinie E 59/C-E 59 in Höhe des

Eisenbahnknotens Przytór anschließen;

- e) Landgestützte Informations-, Alarm- und Verkehrs- und Sicherheitsmanagementsysteme; - die als Projekte eingestuft werden, die stets erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können, wie in § 3 Abs. 1 Nr. 58, 62, 81 der Verordnung des Ministerrats vom 10. September 2019 über Projekte, die erhebliche Umweltauswirkungen haben können (Gesetzblatt 2019, Pos. 1839 mit Änderungen).
- 1.2. Der Landteil des Projekts befindet sich in der Stadt Swinemünde auf den folgenden eingetragenen Grundstücken: Grundstücke Nr. 172 und 64 2 im Bezirk Warszów 11; Flurstücke Nr. : 1, 2, 3, 4, 5, 147, 155/1, 156 2, 156 3, 156/4, 156/5, 157/7, 182/8, 19,18, 206, 180/9, 181/5, 181/6, 205 4, 180/10, 180/7, 180/15, 180/16, 18017 Warszów area 16.
- 1.3. Die detaillierten Merkmale des Landteils des Projekts sind in Anhang 1 zu diesem Beschluss und der Ort in Anhang 2 zu diesem Beschluss aufgeführt.

**2. Bedingungen für die Nutzung des Landes in der Durchführungs-, Betriebs- oder Nutzungsphase des Projekts unter besonderer Berücksichtigung der Notwendigkeit, wertvolle Naturwerte, natürliche Ressourcen und Denkmäler zu schützen und die Beeinträchtigung benachbarter Gebiete zu begrenzen:**

- 2.1. Durchführung des Projekts unter Aufsicht von Wildtieren, d.h. Gewährleistung der Aufsicht durch einen Fachmann auf dem Gebiet des Schutzes von Flora und Fauna (Botaniker, Ornithologe, Chiropterologe, Zoologe für andere Tiergruppen), um den Verlauf der laufenden Arbeiten zu kontrollieren:
  - Fällung von Bäumen und Sträuchern;
  - Entfernung und Schutz des Oberbodens (einschließlich Waldstreu):
  - die Organisation der Baustelle, einschließlich geeigneter Maßnahmen, um das Eindringen von Tieren in die Baustelle zu verhindern (z. B. Absperrung der gesamten Baustelle oder eines Teils davon);
  - Störung von Lebensraumflächen:
  - Metaplantation von Arten an alternativen Standorten;
  - den Standort der Baustelleneinrichtung;
  - Schutz der Standorte geschützter Arten;
  - Kontrolle der Populationen gebietsfremder invasiver Arten in natürlichen Lebensräumen in der Nähe des Projekts und möglicherweise innerhalb des Projekts, um möglicherweise eingeführte gebietsfremde Arten, die die Lebensräume in der Nähe bedrohen, zu entdecken und auszurotten.
- 2.2. Alle sechs Monate nach Beginn der Projektarbeiten ist dem Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin ein Bericht über die von der Naturschutzbehörde durchgeführten Tätigkeiten sowie eine Bewertung der Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen vorzulegen.
- 2.3. Die Arbeiten zur Vorbereitung des Geländes (Fällen von Bäumen, Entfernen von Karpfen und Einebnen des Geländes) sollten außerhalb der Brutzeit der Vögel durchgeführt werden, d. h. zwischen dem 1. September und Ende Februar. Es ist zulässig, die Arbeiten auch während der Brutzeit durchzuführen, nachdem ein Ornithologe, der die Naturüberwachung durchführt, das Vorhandensein von Ufervogelstandorten überprüft hat. Diese Inspektion sollte maximal 3 Tage vor Beginn der Arbeiten durchgeführt werden. Werden Jungtiere gefunden, sollten die Arbeiten in der Nähe des Fundortes eingestellt werden, bis die Jungtiere flügge geworden sind. Die Möglichkeit der Wiederaufnahme der Arbeiten sollte mit dem Ornithologen, der die Naturüberwachung durchführt,

- abgesprochen werden.
- 2.4. Vor der Fällung von Bäumen mit einem Stammumfang von mehr als 50 cm, gemessen in 130 cm Höhe, und mit abgelöster Rinde oder Höhlungen sollte geprüft werden, ob sie von Fledermäusen als Sommer- und Winterquartiere genutzt werden. Die Inspektion muss von dem für die Naturüberwachung zuständigen Chiropterologen frühestens 2-3 Tage vor der Fällung des Baumes durchgeführt werden. Wenn Fledermausquartiere gefunden werden, sollte die Fällung von Bäumen gestoppt und die von dem Chiropterologen, der die Naturüberwachung durchführt, empfohlenen Maßnahmen ergriffen werden.
  - 2.5. Bäume und Sträucher, die nicht entfernt werden müssen, aber im Einwirkungsbereich der Arbeiten verbleiben, müssen für die Dauer der Arbeiten vor diesen geschützt werden:
    - die Möglichkeit einer mechanischen Beschädigung, z. B. durch Verbretterung der Baumstämme - auf der Grundlage von Drainagerohren oder Strohmatte, die die Baumoberfläche unter der Verbretterung abdecken;
    - physische Schäden an Sträuchern, z. B. durch Abzäunen der Strauchfläche;
    - Übertrocknung des Wurzelballens, z. B. durch die Verwendung von Matten zur Begrenzung der Transpiration und durch kurze Grabungsabschnitte in ihrer Nähe, die die Dauer der offenen Grabungen begrenzen;
    - mechanische Beschädigung des Wurzelballens, z. B. durch manuelle Arbeiten in Reichweite der Baumkronen.
  - 2.6. Anbringen von Maschendraht- oder Paneelzäunen entlang der Habitatflächen 2110, 2120, 2130, 2180, 2190, die direkt an die geplanten Arbeiten angrenzen und mit Informationen über die vorhandenen natürlichen Lebensräume versehen sind (z. B. "Achtung! Geschützte natürliche Lebensräume").
  - 2.7. Innerhalb von 60 Tagen nach Inbetriebnahme des Projekts Wiederherstellung der Ökoton-Zone in dem natürlichen Lebensraum 2180, mit dem das Projekt in Konflikt steht, durch Anpflanzungen zur Verdichtung der exponierten Bestandswände. Das Projekt für die Anpflanzung von Ökotonen, einschließlich, aber nicht beschränkt auf die Auswahl der Arten, die Qualität des Materials, die Platzierung der Setzlinge und deren Schutz, sollte mit dem örtlichen Forstbeamten und dem Leiter des Meeresamtes abgestimmt werden.
  - 2.8. Um die möglichen negativen Auswirkungen des Vorhabens auf den natürlichen Lebensraum 1210 zu verringern, sollte die Strandreinigung innerhalb der Grenzen des Seehafens während des Zeitraums der Realisierung und des Betriebs des Containerhafens - zusätzlich zur Beseitigung von Abfällen und anthropogener Verschmutzung - verhindert werden.
  - 2.9. Um die Auswirkungen des Projekts auf den Lebensraum 2190 so gering wie möglich zu halten, muss in der Nähe der Beete einheimischer Boden verwendet werden, um eine Veränderung der trophischen Bedingungen zu vermeiden, und es müssen buschige Weiden entfernt werden, die in Senken mit erhaltener Sumpflvegetation (Binsen und Torfsümpfe) wachsen, und/oder es müssen einige der Birken gefällt werden, die an den Rändern der Zwischendünen-Senken wachsen;
  - 2.10. Durchführung einer Kampagne zur Information der Bevölkerung über die laufenden Maßnahmen zur Metapflanzung von Arten, um Ersatzstandorte vor Zertrampeln und Zerstörung zu schützen, z. B. durch die Aufstellung von Informations- und Aufklärungstafeln.
  - 2.11. Vor der Baumfällung sollten 2 künstliche Nistplattformen mit einem Nest für den Seeadler *Haliaeetus albicilla* an einem Ort außerhalb des Einwirkungsbereichs des Projekts installiert werden. Der Baum (vorzugsweise eine mehr als 120 Jahre alte Kiefer), auf dem die Plattform montiert wird, sollte eine stark entwickelte Krone und einen astfreien Stamm haben, damit die Vögel das Nest

ungehindert erreichen können. Das Nest sollte einen Durchmesser von 80-95 cm haben und aus frischen Zweigen geflochten sein, z. B. Eiche, Buche, Hainbuche, Erle, Birke. Der genaue Standort der Plattform wird von dem für die Naturüberwachung zuständigen Ornithologen nach Rücksprache mit dem örtlich zuständigen Forstbeamten festgelegt.

2.12. Vor der Fällung von Bäumen sollten Nistkästen für Vögel des Typs A, Al und C an Stellen aufgehängt werden, die von dem Ornithologen, der die Naturüberwachung durchführt, und in Absprache mit dem örtlich zuständigen Forstbeamten gemäß den folgenden Richtlinien festgelegt werden:

- Stände des Typs Al und A - montiert auf Bäumen in einer Mindesthöhe von 2,5 m (50 Stände jedes Typs);
- C-Ställe - auf Bäume am Waldrand montieren, etc. Mit einer Mindesthöhe von 2,5 m (in einer Menge von 20 Stück);
- Die Kästen werden sowohl tief im Wald als auch in Ökotonzonen (Waldrändern) aufgestellt. Stellen Sie die Schuppen in Gebieten auf, in denen während der Betriebszeit keine Schneidearbeiten stattfinden, die die Wirksamkeit des Ausgleichs beeinträchtigen könnten.

2.13. Die Nistkästen müssen mindestens einmal alle zwei Jahre zwischen dem 15. Oktober und Ende Februar auf ihren Zustand überprüft und gewartet werden, einschließlich der Reinigung, und zwar für einen Zeitraum von 10 Jahren nach dem Aufhängen. Wenn der Schuppen beschädigt ist, sollte er repariert oder durch einen neuen ersetzt werden.

2.14. Als natürlicher Ausgleich für die Zerstörung von Fragmenten von Lebensraum-Patches: 2110 - auf einer Fläche von 0,93 ha; 2120 - auf einer Fläche von 0,98 ha; 2130\* auf einer Fläche von - 1,74 ha und 2180 auf einer Fläche von - 13,98 ha im Zusammenhang mit dem Bau des Terminals sollte das Natura 2000-Gebiet Bukowo-See PLH320041, dessen Schutzgegenstand die gleichen Lebensräume sind, um die nächstgelegenen Gebiete erweitert werden, in denen bisher nicht vom Europäischen Ökologischen Netz erfasste Flecken vorkommen, die sich in der Nähe von Dąbki, Bobolin, Żukowo Morskie befinden. Zu diesem Zweck sollten die für die Aufnahme dieser Gebiete in das Natura-2000-Netz erforderlichen Unterlagen und Dokumente vorbereitet und dem Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin vorgelegt werden. Außerdem muss innerhalb von acht Monaten nach Erlass dieses Beschlusses ein Projekt für aktive Schutzmaßnahmen ausgearbeitet und mit dem Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin abgestimmt werden, und die in dem Projekt angegebenen Maßnahmen müssen über einen Zeitraum von fünf Jahren durchgeführt werden, wobei dieser Zeitraum verlängert werden kann. Die Durchführung der Projektaktivitäten sollte spätestens 2024 beginnen. Das Gebiet, in dem aktive Schutzmaßnahmen durchgeführt werden, ist in Anhang 4 zu dieses Beschlusses aufgeführt.

2.15. Im Rahmen des Projekts für aktive Habitatschutzmaßnahmen in dem Gebiet, das in das Natura-2000-Netz des Bukowo-Sees PLH320041 aufgenommen werden soll (Habitate 2110, 2120, 2130 und 2180), sollten die folgenden Maßnahmen durchgeführt werden:

- manuelle oder mechanische Entfernung nicht heimischer Arten wie Schwarzkiefer (*Pinus nigra*), Spitzblättrige Weide (*Salix acutifolia*), Faltenrose (*Rosa rugosa*) auf den Flächen der Parzellen Nr. 274/1, 274/2, 2751, 275/2 im Bezirk Żukowo Morskie, 1510,276/1,276/6, 277/4,277/14 im Bezirk Bobolin, 278,8 im Bezirk Dąbki in der Gemeinde Darłowo;
- Aufstellung von Informations- und Bildungstafeln an den beiden Ausgängen zu den Stränden Bobolin West und Ost, um über die natürlichen Gegebenheiten des Gebiets und die Möglichkeiten der Nutzung der Strände und Dünen zu informieren;
- die Intensität des Eindringens in die Dünen und des Zertrampelns zu überwachen und

- gegebenenfalls gegenzusteuern, wenn sie zunimmt, z. B. durch Abzäunen von Dünenlebensräumen;
- die Möglichkeit der Ausweisung von Reitwegen auf den Dünenböschungen, die natürliche Lebensräume darstellen, auszuschließen.
- 2.16. Wiederherstellung des degradierten Lebensraums der weißen und grauen Dünen und teilweise eines Fragments des Krähenbeerenwalds innerhalb der Grenzen des Natura-2000-Gebiets Wolin i Uznam auf einer Fläche von ca. 2,06 ha an der polnisch-deutschen Grenze in Swinemünde (ehemaliges Grenzgebiet des Grenzschutzdienstes, Grundstücke Nr. 1/1, 1/2, 4/1 Bezirk 1 der Stadt Swinemünde) nach vorheriger Vereinbarung mit der Gemeinde Swinemünde und dem Seeamt in Stettin als Gebietsverwalter durch folgende Maßnahmen:
- Wiederherstellung der Artenzusammensetzung der weißen und grauen Dünen in Gebieten ohne geeignete Vegetation durch Metaplantation von Arten aus dem Gebiet des geplanten Containerterminals;
  - Regulierung und Kanalisierung des Verkehrs durch Abgrenzung der wiederherzustellenden Vegetationsflächen;
  - Arten der grauen und weißen Dünengemeinschaften aus dem Containerhafen, die mit dem Projekt kollidieren, sollten zur Wiederherstellung der Artenzusammensetzung der grauen und weißen Dünengemeinschaften verwendet werden;
  - Arbeiten, die vor dem Baubeginn des Containerterminals durchzuführen sind.
- 2.17. Reparaturen an den verwendeten Baumaschinen müssen außerhalb der Baustelle durchgeführt werden.
- 2.18. Platzieren Sie die baulichen Geräte innerhalb der Grenzen des umzuwandelnden Geländes.
- 2.19. Schutz des Oberbodens vor Vermischung mit dem Boden aus dem tieferen Aushub unter Einbeziehung des Naturschutzbeauftragten, um ihn für die Wiederherstellung des Wald- und Dünenhabitats und die Landschaftsgestaltung wiederzuverwenden.
- 2.20. Bei der Abgrenzung der Gebiete für den Bau von Sicherungsanlagen, Material- und Ausrüstungslagern sowie Abfalldeponien ist auszuschließen, dass sie sich an Orten mit flachem Grundwasservorkommen, auf gut durchlässigen Formationen, in verdichteten Senken, in unmittelbarer Nähe eines Gewässers, im Bereich von Baumkronen und in der Schutzzone der Wasserfassungen "Na Wydmach" befinden.
- 2.21. Die baulichen Geräte sind so zu gestalten, dass insbesondere die Gefahr des Eindringens von Schadstoffen in den Boden und in die Gewässer ausgeschlossen ist:
- a) Verfestigung und Abdeckung der Oberflächen von Abstellflächen für Maschinen, Transportmittel, Abfalllagerflächen, Flächen für die Wartung von Baufahrzeugen und -maschinen, Flächen für das Betanken von Fahrzeugen usw. mit Dichtungsbahnen. und mit einer ausreichenden Menge an Absorptionsmitteln ausgestattet, um einen eventuellen Ölteppich zu neutralisieren;
  - b) bei ungünstigen Witterungsbedingungen (z. B. bei starkem Regen) die Bereiche abdecken, in denen Baumaterialien (bei denen die Gefahr besteht, dass Stoffe auslaugen und möglicherweise in den Granit eindringen) und gefährliche Abfälle gelagert werden sollen;
  - c) Aufrechterhaltung der Ordnung auf der Baustelle und ihren Einrichtungen;
  - d) Trinkwasser in Fässern und Flaschen bereitstellen;
  - e) soziale und häusliche Abwässer in verschlossenen, nicht abflussfähigen Behältern zu speichern und anschließend gemäß den geltenden Rechtsvorschriften zu entsorgen.
- 2.22. Um die Belästigung während der Bauphase in Form eines vorübergehenden Anstiegs der Staub- und

Lärmemissionen zu begrenzen, muss unter anderem:

- a) Arbeiten durchzuführen, die tagsüber einen hohen Lärmpegel verursachen, d. h. 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr, mit der Möglichkeit, die Arbeiten nachts durchzuführen, wenn dies aus technischen Gründen erforderlich ist und die Messungen der Lärmemissionen keine Überschreitung der zulässigen Normen ergeben;
- b) vorübergehende Abschirmung des von der Baustelle ausgehenden Lärms durch tragbare Schirme oder hohe Erdbermen;
- c) die Strecken für den Straßentransport, der das Projekt mit Baumaterialien versorgt, so zu planen, dass die Gebiete mit dem höchsten Touristenaufkommen gemieden werden, einschließlich, wenn möglich, der Planung der Zeit mit dem höchsten Verkehrsaufkommen des Straßentransports für den Bau außerhalb der Touristensaison (August - Juli);
- d) Verwendung technisch einwandfreier Maschinen und Fahrzeuge;
- e) Einsatz von Erdbewegungsgeräten und -maschinen (z. B. Transportfahrzeuge, Siebe, Brecher, Bagger, Förderbänder), die in der Lage sind, die NO-Emissionen um 50 % oder mehr zu reduzieren, z. B. mit Elektroantrieb;
- f) schalten Sie unnötige lärm erzeugende Geräte, Maschinen und Werkzeuge aus, die gerade nicht benutzt werden;
- g) Besprühen Sie die Baustelle bei hohen Temperaturen und windigem, trockenem Wetter mit Wasser;
- h) die Ladeflächen von Fahrzeugen, die staubige Schüttgüter transportieren, mit Planen abdecken;
- i) Vermeidung von Überschneidungen und Anhäufungen von Einwirkungen gleicher Art, z. B. gleichzeitiger Betrieb von Aggregaten, Baggern, Brechern, Sieben und Transportfahrzeugen.

2.23. Lokale Landnutzer, d.h. Bewohner der Siedlung Warszów, Mitarbeiter der Forstbehörde Misdroy, Direktor des Seeamtes in Stettin, ZWIK in Swinemünde, laufend über geplante Bauarbeiten und damit verbundene periodische Belästigungen zu informieren.

2.24. Informieren und warnen Sie mit Schildern vor Bauarbeiten.

2.25. Anpassung des Zeitplans für die Bauarbeiten an die Ferienzeit in Swinemünde, zu der auch das Kurgebiet gehört, unter besonderer Berücksichtigung der intensiven Sommerferienzeit vom 1. Mai bis zum 1. Oktober.

2.26. Um die Belästigung in Form von vorübergehend erhöhten Staub- und Lärmemissionen während der Betriebsphase zu verringern, unter anderem:

- a) Verwendung technisch einwandfreier Maschinen und Fahrzeuge mit geschlossenen Hydraulik- und Antriebssystemen, die von qualifizierten Personen bedient werden;
- b) das Terminal mit elektrischen oder gasbetriebenen ECO-Geräten ausstatten.

2.27. In der Schutzzone der Grundwasserfassung "Na Wydmach" in Swinemünde sind an den Ausläufen der versiegelten Abschnitte der Gräben, die das Abwassersystem bilden, Vorrichtungen oder Gruppen von Vorrichtungen zur Vorbehandlung von Regen- und Schneeschmelzwasser zu installieren, d.h. hocheffiziente Ölabscheider mit Absetzbecken.

2.28. In der Schutzzone der Wasserfassung "Auf den Dünen" sollte sauberer Sand für den Winterdienst verwendet werden, ohne dass Streusalz eingesetzt werden kann.

2.29. Ableitung des Regenwassers von Straßenflächen, die sich in der indirekten Schutzzone des "Na wydmach"-Einlaufs befinden, in ein versiegeltes Regenwasserkanalsystem außerhalb dieses

Gebiets.

**3. Umwelanforderungen, die in den Unterlagen zu berücksichtigen sind, die für den Erlass der in Artikel 72 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes vom 3. Oktober 2008 über die Bereitstellung von Informationen über die Umwelt und ihren Schutz, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Umweltschutz und die Umweltverträglichkeitsprüfung genannten Entscheidung erforderlich sind:**

- 3.1. Entwerfen Sie die Ableitung des Abwassers aus der Küche in das Kanalisationsnetz, nachdem es zuvor durch einen Fettabscheider geleitet wurde.
- 3.2. Planung der Einleitung von Abwässern aus Werkstätten, Autowaschanlagen und Tankstellen in die Kanalisation, nachdem sie zuvor in Reinigungsanlagen und Geräte mit Absetzbecken und Ölabscheidern behandelt worden sind.
- 3.3. Entwerfen Sie die Einleitung von Regenwasser von befestigten Verkehrswegen in ein versiegeltes Regenwasserkanalisationssystem, nachdem es in Vorbehandlungsanlagen, bestehend aus einem Sandfang und einem Abscheider für Mineralölprodukte, vorbehandelt wurde, und anschließend über Versickerungsbecken in den Boden.
- 3.4. Auslegung von Puffertanks zur Deckung des Wasserbedarfs des Terminals für Trink- und Löschwasser als geschlossene unterirdische Tanks aus Kunststoff.
- 3.5. Planung einer ordnungsgemäßen Organisation der Arbeiten im Onshore- und Offshore-Teil des Projekts unter Vermeidung von Überschneidungen und Anhäufung von Einwirkungen gleicher Art, z. B. gleichzeitiger Einsatz von Aggregaten, Baggern, Brechern, Siebmaschinen und Transportfahrzeugen, Vibrationshämmern etc.
- 3.6. Planung des Standorts von stationären Staub- und Durchflussmessgeräten zur kontinuierlichen Messung von Staub und Gasen, die von Maschinen und Erdarbeiten auf der Baustelle ausgehen; bei ungünstigen Ergebnissen sind die Arbeiten einzustellen und Minderungsmaßnahmen zu ergreifen, z. B. durch Verringerung der Anzahl der in Betrieb befindlichen Geräte.
- 3.7. Entwurf von Lösungen, die einen angemessenen Brandschutz und Kommunikation für die Nutzer und die von der Forstinspektion Misdroy genutzten Waldflächen in der Nähe des Terminals gewährleisten, nach vorheriger Abstimmung mit der Forstinspektion Misdroy, z. B. Zum Beispiel: durch den Bau einer angemessenen Anzahl von Feuerwehrezufahrten, die an das öffentliche Straßennetz angeschlossen sind; durch die Planung einer zusätzlichen, multifunktionalen, offenen Wasserentnahmestelle für Brandschutzzwecke (mit unterirdischer Wasserentnahme), die sich in unmittelbarer Nähe der Feuerwehrezufahrten befindet; oder durch die Errichtung eines neuen Mastes, der die Installation einer Kameraanlage mit einer Bildübertragungsinfrastruktur für die effektive Beobachtung und den Brandschutz von Waldgebieten im westlichen Teil der Insel Wolin und im polnischen Teil der Insel Uznam ermöglicht.
- 3.8. Ausstattung des Terminals mit einem System von teletechnischen Geräte, u.a.. Das Terminal wird mit einem System teletechnischer Geräte ausgestattet, darunter: Brandmeldeanlage (SSP) und Rauchabzugsanlage, CCTV-Videoüberwachungssystem (mit besonderem Augenmerk auf Puffertanks für Trinkwasser), Kabelkanäle für das Netz der teletechnischen Systeme, strukturelles Verkabelungsnetz für IKT-Zwecke mit einem separaten Netz für den Grenzschutz und die Zollstelle, ein strukturiertes Wifi-Verkabelungsnetz für das Container-Positionierungssystem, ein Einbruchmelde- und Zugangskontrollsystem, ein System zur Unterstützung der Schiffsansteuerung (Navigation), Scanner für das Schiffsansteuerungssystem oder radiometrische Gates.
- 3.9. Entwurf von Tierdurchlässen in den lokalen Senken im Bereich des Grundstücks Nr. 156/3, Warszów-Bezirk 16, um die Wanderung der lokalen Amphibien- und Reptilienpopulation zu

gewährleisten, sowie eines dauerhaften Schutzzauns für Amphibien entlang der gesamten Zufahrtsinfrastruktur auf dem Gelände, mit folgenden Anforderungen: Herstellung des Zauns aus massivem, vorgefertigtem Polymerbeton oder Polymerbeton oder Stahl; die effektive Höhe des oberirdischen Teils des Zauns sollte mindestens 50 cm betragen; die Oberkante des Zauns sollte von der Straße aus (in Richtung des umliegenden Geländes) in einem Winkel von 45-90° nach außen gebogen sein und einen Überhang von min. Das Ende des Zauns (das nicht mit den Durchlässen verbunden ist) sollte mit einer Trittpläche ausgestattet sein, um die Wanderung der Amphibien entlang des Zauns zu erleichtern und das Überwuchern der Vegetation zu begrenzen. Die Zäune sollten mindestens 10 cm tief in den Boden eingegraben und mit einer Laufbahn versehen werden, die die Wanderung der Amphibien entlang des Zauns erleichtert und das Überwuchern der Vegetation einschränkt; die Enden der Zäune (die nicht mit den Durchlässen verbunden sind) sollten mit einem zusätzlichen "U"-förmigen Schutz versehen werden, um die Richtung der wandernden Exemplare zu ändern.

- 3.10. Die Zugangsinfrastruktur zum Containerpier ist so zu gestalten, dass die freie Bewegung von Tieren (z.B. Bodenüberquerung) während des Betriebs des Projekts möglich ist.
- 3.11. Planung von Maßnahmen zur wirksamen Entfernung von geografisch weit verbreiteten und invasiven gebietsfremden Arten aus den Dünenhabitaten in der Nähe des Projekts durch mechanische Entfernung unerwünschter Arten wie der Amerikanischen Kirsche (*Prunus serotina*), Weiße Robinie *Robinia pseudacacia*, Spitzblättrige Weide *Salix acutifolia*, Lorbeerweide *Salix daphnoides*, Kartoffel-Rose *Rosa rugosa*, Silberolive *Elaeagnis commnitaia*.
- 3.12. Entwurf einer Metaplantation von Exemplaren und Diasporen der Stacheligen Salweide, der Binsenrasen und der Rostigen Kornblume an Ersatzstandorten auf der Grundlage des aktuellen Entwicklungsprojekts unter Einbeziehung der naturkundlichen Aufsicht. Diese Standorte mit geeigneten Lebensraumbedingungen sollten im Natura-2000-Gebiet Wolin und Usedom in der Nähe des Projekts angesiedelt werden. Außerdem sollten diese Pflanzen zur Verbesserung des Zustands der degradierten Flecken des Lebensraums der grauen, weißen und beginnenden Dünen an der polnisch-deutschen Grenze in Swinemünde (ehemaliges Grenzgebiet des Grenzschutzdienstes, Parzelle Nr. 11) verwendet werden. 1/2, 4/1 Bezirk 1 der Stadt Swinemünde), nach vorheriger Vereinbarung mit der Stadtverwaltung von Swinemünde und dem Seeamt in Stettin als Standortbetreiber.
- 3.13. Planung von Maßnahmen zum aktiven Schutz der Population der vom Aussterben bedrohten Dünenart auf der Przymorska Nehrung - Seemyotis *Eryngium maritimum* (durch das Projekt nicht bedroht) - durch die Metaplantation ihrer Diasporen und deren Einbringung in den Dünen sand an unbestockten und unbestockten Stellen in dem Gebiet, in dem die Population vorkommt, und in anderen Bereichen offener Dünen im Abschnitt zwischen Swinemünde und Misdroy.
- 3.14. Gestaltung dichter "Insel"-Pflanzungen von Sanddorn *Hippophae rhamnoides*, einer natürlichen Art für die Pflanzenformationen der Meeresküste, die gleichzeitig günstige Standorte für Vogelpopulationen wie Neuntöter schafft.
- 3.15. Planung von Maßnahmen zur Einrichtung des Habitats 2180 im Natura 2000-Gebiet Wolin und Usedom (PLH320019) auf dem Gelände der Forstinspektion Misdroy im Rahmen von Kahlschlägen mit einer Gesamtfläche von 11,93 ha. nach vorheriger Absprache mit dem Bauleiter.
- 3.16. Planen Sie die Geräte mit den folgenden Lösungen, um die Auswirkungen der Beleuchtung auf die fliegende Ornithofauna zu minimieren: energieeffiziente LED-Technologie, Leuchten mit speziellem Design zur Lichtlenkung, wirksame Strahlen- und Intensitätssteuerung.
- 3.17. Für das ins Meer eingeleitete Regenwasser sollte eine Rückhaltung (Stauseen, Kanalarückhaltung)

vorgesehen werden.

3.18. Ausstattung des Brunnens auf dem Betriebsgelände am Anschluss an das städtische Netz mit einem Durchflussmesser und einem mobilen Probenahmegerät für das gereinigte Abwasser, das vom Betriebsgelände abgeleitet wird.

3.19. Der Wasserbedarf des Containerterminals soll aus dem kommunalen Wasserversorgungssystem gedeckt werden.

#### **4. Umwelanforderungen zur Begrenzung der grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen:**

Durchführung einer nachträglichen Analyse der Lärmausbreitung auf der Grundlage der in dem bei der grenzüberschreitenden Konsultationssitzung vorgestellten Modell abgegrenzten Kontrollpunkte unter Berücksichtigung des auf deutscher Seite in Ahlbeck entstehenden Kurgebiets.

**5. Nach der Umsetzung sollte eine Analyse** der Lärmemissionen durchgeführt werden. Die Analyse sollte nach dem ersten Betriebsjahr des Terminals durchgeführt werden, und die Messungen sollten bei der Einfahrt in den Hafen und beim Anlegen der Containerschiffe vorgenommen werden. Die Messungen sollten es ermöglichen, das tatsächliche Ausmaß der Lärmbelastung sowohl am Tag als auch in der Nacht zu beurteilen. Die Ergebnisse der Analyse nach Abschluss der Arbeiten müssen zusammen mit den gegebenenfalls vorgeschlagenen Minimierungsmaßnahmen innerhalb eines Monats nach Durchführung dieser Analyse der Entscheidungsbehörde für das Projekt und der Kontrollbehörde, d.h. dem Inspektor für Umweltschutz der Provinz, vorgelegt werden.

#### **6. Anforderungen hinsichtlich der Notwendigkeit, die Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt zu vermeiden, zu verringern und zu überwachen**

6.1. Kontrolle des Betriebs der verschiedenen Geräte, die im Zusammenhang mit dem Betrieb des Bauvorhabens verwendet werden - Durchführung der laufenden Wartung, laufende Störungsbeseitigung, u. a. durch die Installation von SSP-Brandmeldern, Rauch- und Einbruchmeldeanlagen und Zugangskontrollen, Installation eines CCT-Videoüberwachungssystems, einschließlich der Abdeckung des umzäunten Bereichs mit Puffertanks.

6.2. Führen Sie die Umweltüberwachung am Projektstandort und in dem Gebiet, das von dem Projekt betroffen sein könnte, wie folgt durch:

6.2.1. Die Überwachung vor der Investition sollte Folgendes umfassen:

- a) alle Populationen gefährdeter, seltener und gesetzlich geschützter Pflanzen- und Pilzarten im Hinblick auf: die Lage der Populationen, die Bestimmung der Ressourcen (besetzte Fläche und Abundanz), die Bewertung des Zustands der Lebensräume dieser Arten, ihre Bedrohungen und die Aussichten für ihre Erhaltung. Für Pflanzenarten, die einer Metaplantation bedürfen (die durch das Projekt direkt bedroht sind und zu den oben genannten Gruppen gehören), werden in dieser Phase die angestrebten Ersatzstandorte angegeben. In dieser Phase wird auch ein lokales Programm für den aktiven Schutz des Seemyotis aufgestellt, in dem Alternativstandorte festgelegt werden (für alle oben genannten Arten sollten die Alternativstandorte innerhalb der Dünenhabitats der Przytorską Nehrung und der Insel Usedom liegen). Die Überwachung wird sich auf die Populationen in der unmittelbaren Umgebung und im Bereich der potenziellen Auswirkungen des durchgeführten Projekts erstrecken. Für lokal verbreitete Arten, die zu den oben genannten Gruppen gehören, wird eine einzige aggregierte Bewertung des Zustands ihrer Lebensräume und Populationen in der Umgebung des Projekts durchgeführt;
- b) natürliche Lebensräume und die Unversehrtheit des Natura-2000-Gebiets, verstanden

als die Kohärenz der strukturellen und funktionellen Faktoren, die für die nachhaltige Erhaltung der natürlichen Lebensräume, zu deren Schutz das Gebiet ausgewiesen wurde, ausschlaggebend sind. In den Gebieten in der Nähe des Projekts werden Transekte angelegt, die den Zustand der Lebensräume gemäß der von der Obersten Umweltschutzbehörde veröffentlichten Methodik des staatlichen Umweltmonitorings dokumentieren, d.h. sie umfassen alle Indikatoren, die die strukturellen und funktionellen Faktoren dokumentieren, die für die Dauer dieser Lebensräume wichtig sind. Alle anderen auffälligen Veränderungen des Lebensraumzustands, die nicht in den Indikatoren der PMS-Methodik enthalten sind, werden im Rahmen der Überwachung erfasst, ebenso wie das Auftreten von Bedrohungen für den Fortbestand des Lebensraums, die nicht in den PMS-Unterlagen enthalten sind. In jedem der Lebensraumtypen werden Transekte ausgewiesen. Bei gebänderten Lebensräumen werden die Transekte auf beiden Seiten (westlich und östlich) des Projekts angelegt. Die Transekte wird außerhalb der direkten Konfliktzone (zukünftige Baustelle) ausgewiesen.

- c) Geographisch fremde Arten. In der Nähe des Projekts werden geografisch weit verbreitete und invasive gebietsfremde Arten inventarisiert, um sie wirksam aus den Dünenhabitaten zu entfernen (Amerikanische Kirsche *Prunus serotina*, Weiße Robinie *Robinia pseudacacia*, Spitzblättrige Weide *Salix acutifolia*, Lorbeerweide *Salix daphnoides*, Faltenrose *Rosa rugosa*, Silberblattolive *Elaeagnus commutata*). Die Verbreitung und Häufigkeit anderer geografisch gebietsfremder Arten (z. B. Tataren-Lattich *Lactuca thalarica*, Kanadisch Berufkraut *Conyza canadensis*) wird ebenfalls im Bereich der potenziellen Auswirkungen des Projekts dokumentiert, um eine Ausgangsbasis zu schaffen, möglicherweise Veränderungen ihrer Invasivität während der Projektdurchführungsphase zu erfassen (deutliche Zunahme der Häufigkeit und der räumlichen Ausdehnung, z. B. auch innerhalb der Baustelle) und folglich ihre Ausrottung vorzunehmen.

6.2.2. Die Überwachung während der Bauphase sollte Folgendes umfassen:

- a) Grundwasserspiegel und -qualität. Es sollten zwei Piezometer aufgestellt werden. nach vorheriger Absprache mit ZWIK Sp. z o.o. an ihrem Standort. in Świnoujście (z. B. eine in dem von der Zufahrtsstraße betroffenen Gebiet und eine weitere in der Nähe des Containerpiers). Die Untersuchungen sollten sich auf den Grundwasserspiegel und die Grundwasserqualität im Hinblick auf grundlegende physikalisch-chemische Faktoren, Schwermetalle und Erdölsubstanzen beziehen. Zu Beginn der Bauphase sollten Referenztests durchgeführt werden, um die Ergebnisse während der Betriebszeit zu vergleichen. Führen Sie während der Laufzeit des Programms zweimal im Jahr Erhebungen durch, und zwar während der Hochphase von Februar bis April und der Tiefphase von September bis Oktober. Die Ergebnisse vor oder unmittelbar nach Baubeginn sind an ZWIK in Swinemünde zu übermitteln, während die Ergebnisse der Betriebsphase zweimal jährlich, nach jeder Erhebung, an ZWIK in Swinemünde und PGW WP zu übermitteln sind.
- b) akustisches Klima. Messungen der Lärmemissionen in die Umwelt sollten während intensiver Arbeiten auf dem Terminalgelände und der Bodenbefestigung durch Rammen und Spundwände sowie nachts durchgeführt werden. Dies soll es ermöglichen, zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, um die Auswirkungen auf die nächstgelegene Wohnbebauung zu minimieren, falls es zu negativen Auswirkungen auf die Anwohner kommt. Lärmmessungen in der Nähe der nächstgelegenen Wohnbebauung sollten auch während der Bauunterbrechung durchgeführt werden, um den Lärmhintergrund in dem Gebiet (Lärmpegel von allen anderen Schallquellen) richtig einschätzen zu können. Die Ergebnisse der Überwachung müssen der Behörde, die das

Beschluss für das Projekt getroffen hat, und der Kontrollbehörde, d.h. dem Provinzialinspektor für Umweltschutz, innerhalb eines Monats nach dieser Analyse vorgelegt werden.

- c) den Zustand der Populationen seltener, bedrohter und geschützter Arten analog zu und im Verhältnis zu den Ergebnissen der Überwachung vor der Investition, d. h.: Lage der Populationen, Feststellung der Ressourcen (besetzte Fläche und Abundanz), Bewertung des Zustands ihrer Lebensräume, Bedrohungen und Erhaltungsaussichten. Ziel dieser Überwachung ist es, mögliche Veränderungen der Ressourcen und des Zustands von Lebensräumen und Artenpopulationen im Zusammenhang mit dem Projekt zu erkennen und ihnen entgegenzuwirken. Die Investitionsüberwachung sollte in Zusammenarbeit mit dem Naturschutzbeauftragten durchgeführt werden.
- d) natürliche Lebensräume. Laufende Überwachung innerhalb der Projektgrenzen und im Bereich der potenziellen Auswirkungen des Projekts, einschließlich des Auftretens expansiver oder invasiver Arten im Baugebiet; die Überwachung wird den Zustand des Lebensraums auf denselben Transekten dokumentieren, auf denen die Überwachung vor der Investition durchgeführt wurde. Die Überwachung erfolgt nach der Methodik der staatlichen Umweltüberwachung, die von der Hauptinspektion für Umweltschutz veröffentlicht wird. Die Überwachung der Investitionen sollte in Zusammenarbeit mit der Naturwacht durchgeführt werden.

6.2.3. Die Überwachung während der Betriebsphase sollte Folgendes umfassen:

- a) Wiederherstellung eines degradierten Lebensraums mit weißen und grauen Dünen an der deutsch-polnischen Grenze in Swinemünde auf einer Fläche von ca. 2,06 ha. Felduntersuchungen zur Überwachung der Lebensräume sollten in den Jahren 1, 3 und 5 (nach der Sanierung des Geländes) durchgeführt werden. Grundlage für die Überwachung sind die phytosoziologischen Fotos, die bei den Feldbegehungen in den folgenden Jahren an festen Punkten aufgenommen werden. Die Berichte über die Überwachungsergebnisse, mit Ausnahme des Berichts über das erste Überwachungsjahr, sollten Informationen über den Fortschritt der Lebensraumregeneration im Vergleich zu den Ergebnissen früherer Erhebungen enthalten. Ziel der Überwachung ist es, die Wirksamkeit der zur Wiederherstellung dieser Lebensräume durchgeführten Maßnahmen zu bewerten.
- b) Ersatzstandorte für Arten, die in die Metaplantation einbezogen sind (Stachelige *Salzeder* *Salsola kali* ssp. *kali*, Rohrkolben *Elymus farctus*, Rostroter Cordyceps *Epipactis atrorubens*) und Erhaltungsmaßnahmen, die im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden (Strandmyrte *Eryngium maritimum*), um Veränderungen des Zustands der Lebensräume der Arten zu erfassen und nachteiligen Veränderungen entgegenzuwirken. Die Überwachung erfolgt über einen Zeitraum von 5 Jahren nach Abschluss des Projekts.
- c) der Erhaltungszustand der natürlichen Lebensräume in der Umgebung des Projekts, durchgeführt nach der Methodik und in Transekten analog zu den früheren Phasen; Überwachung für einen Zeitraum von 5 Jahren nach Abschluss des Projekts.
- d) Wirksamkeit aktiver Schutzmaßnahmen für die Lebensräume 2110, 2120, 2130 und 2180 im vergrößerten Natura 2000-Gebiet Bukowo-See im Rahmen des Naturausgleichs und im Gebiet Wollin und Usedom. Die Überwachung erfolgt über einen Zeitraum von 5 Jahren nach Abschluss des Projekts.
- e) Ausbreitung gebietsfremder invasiver Arten  
Bei der Überwachung geht es um die Kontrolle der Ausbreitung gebietsfremder invasiver

Pflanzenarten, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Arten wie Amerikanische Kirsche (*Padus serotina*) und Hagebutte (*Rosa rugosa*), in natürliche Lebensräume in der Nähe des Projekts. Felduntersuchungen zur Überwachung gebietsfremder invasiver Pflanzenarten sollten in den ersten fünf Jahren nach der Räumung des Geländes regelmäßig durchgeführt werden - jedes Jahr zweimal während der Vegetationsperiode, Anfang Juni und Anfang August. Wird bei der Überwachung das Vorhandensein der oben genannten Arten oder anderer invasiver Arten festgestellt, sollten Maßnahmen ergriffen werden, um sie aus dem überwachten Gebiet (einschließlich der Pufferzone) zu entfernen. Eine zusätzliche einmalige Kontrolle auf das Vorhandensein invasiver Arten sollte während der Vegetationsperiode im Jahr 10 nach der Sanierung der Baustelle durchgeführt werden, um zu überprüfen, ob trotz der ergriffenen Maßnahmen gebietsfremde invasive Pflanzenarten im Überwachungsgebiet aufgetreten sind. Ziel der Überwachung ist es, die Auswirkungen des aktiven Schutzes von Habitat 2180 und Habitat 2130 zu bewerten.

- f) Grundwasserspiegel und Zustand des Grundwassers: Die Überwachung dient der Beurteilung der Auswirkungen des Projekts auf den Grundwasserspiegel und den Zustand des Grundwassers, einschließlich der Wirksamkeit der angewandten Minimierungsmaßnahmen. Die Überwachung wird sich auf zwei Piezometer stützen, die vor den Bauarbeiten nach vorheriger Vereinbarung mit der Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. Die Untersuchungen sollten sich auf den Grundwasserspiegel und die Grundwasserqualität im Hinblick auf grundlegende physikalisch-chemische Faktoren, Schwermetalle und Erdölsubstanzen beziehen. Die Erhebungen werden zweimal jährlich während der Hochphase von Februar-April und der Niedrigphase von September-Oktober durchgeführt, und die Ergebnisse der Erhebungen werden zweimal jährlich nach jeder Erhebung an o ZWIK und PGW WP gemeldet.
- 6.3. Die Überwachung vor der Investition sollte einmal vor Beginn der Arbeiten durchgeführt werden und muss wiederholt werden, wenn die Bauarbeiten nicht innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung durchgeführt werden.
- 6.4. Übermittlung der Überwachungsergebnisse an den Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin zusammen mit einem Vorschlag für Präventiv- oder Minimierungsmaßnahmen, falls erforderlich, in Form von:
- Fortschrittsberichte innerhalb von 3 Monaten nach Ende des jeweiligen Studienjahres;
  - Abschlussberichte (Zusammenfassung des gesamten Forschungszyklus) - innerhalb von 6 Monaten nach Abschluss der Forschung für die Umweltressource.
- 6.5. Werden im Zwischen- oder Abschlussbericht erhebliche negative Auswirkungen auf eine Umweltressource nachgewiesen oder andere erhebliche Umweltrisiken festgestellt, sollten im Überwachungsbericht vorbeugende und/oder minimierende Maßnahmen zur Umsetzung und Kontrolle der Ergebnisse vorgeschlagen werden. Im Falle des unerwarteten, unkontrollierten Auftretens erheblicher Veränderungen des Erhaltungszustands natürlicher Lebensräume und der Lebensräume geschützter Pflanzen- und Tierarten, einschließlich derjenigen, die in Natura-2000-Gebieten unter Schutz stehen, die erhebliche Auswirkungen auf die Elemente der natürlichen Umwelt haben können, ist der Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin unverzüglich zu benachrichtigen und eine fachliche Bewertung der Ursachen der beobachteten Veränderungen vorzulegen, einschließlich einer Darstellung der Möglichkeiten zur Behebung und Vermeidung der ungünstigen Erscheinungen. Eine fachliche Bewertung mit Schlussfolgerungen und Empfehlungen

sollte innerhalb eines Monats nach dem Datum, an dem die nachteiligen Auswirkungen festgestellt wurden, durchgeführt und (in jedem Fall) unmittelbar danach, spätestens jedoch einen Monat nach der Bewertung, an den Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin übermittelt werden.

- 6.6. Die Abschlussberichte über die Überwachung einer bestimmten Umweltressource sollten in zwei Teile gegliedert sein: erster Teil: die Ergebnisse der Untersuchungen aus dem betreffenden Zeitraum; zweiter Teil: ein Vergleich der Ergebnisse mit den Erkenntnissen, die in dem Bericht enthalten sind, der die Grundlage für den Erlass dieses Beschlusses bildet, und in dieses Beschlusses, um die Auswirkungen des Projekts auf eine bestimmte Umweltressource korrekt zu bewerten.
- 6.7. Das Überwachungsprogramm mit Angabe der Methodik für die Durchführung und der Fristen für die Übermittlung der Ergebnisse an diese Behörde ist dem Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin vor Beginn der Überwachung zur Genehmigung vorzulegen. Bei der Festlegung des Umfangs der Überwachung sollten die in der Begründung dieses Beschlusses enthaltenen Annahmen, die während der Arbeiten am Bericht über die Umweltauswirkungen des Projekts gesammelten Informationen und andere Daten über die natürliche Umwelt des untersuchten Gebiets berücksichtigt werden.
- 6.8. Auf der Grundlage der vorgelegten Überwachungsergebnisse kann der Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin beschließen, den Überwachungszeitraum zu verlängern, den Umfang der Überwachung zu ändern oder andere Minimierungsmaßnahmen anzuwenden.

**7. Die Verpflichtung zur Durchführung einer erneuten Umweltverträglichkeitsprüfung eines Projekts wird im Rahmen des Beschlussfassungsverfahrens gemäß Artikel 72 Absatz 1 Nummer 10 des Gesetzes vom 3. Oktober 2008 auferlegt. über die Bereitstellung von Informationen über die Umwelt und ihren Schutz, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Umweltschutz und die Umweltverträglichkeitsprüfung (Gesetzblatt von 2023, Pos. 1094, in der geänderten Fassung) im Hinblick auf die Überprüfung der aktiven Schutzmaßnahmen für das Gebiet des Bukowo-Sees PLH320041 und Wolin und Usedom PLH320019, die im Rahmen des natürlichen Ausgleichs für die Zerstörung der natürlichen Lebensräume 2110, 2120, 2130 und 2180 durchgeführt werden, wobei unter anderem Folgendes berücksichtigt wird Wiederherstellung der Artenzusammensetzung der weißen und grauen Dünen und teilweise eines Fragments des Krähenbeerbaums im Bereich des ehemaligen Grenzgebiets der Grenzschutzbehörde, Einleitung der Schaffung des natürlichen Lebensraums 2180 auf dem Gelände der Forstinspektion Misdroy, Schaffung einer Ökoton-Zone für den Lebensraum 2180, Ausweisung von Ersatzstandorten für geschützte Arten, Aufstellung eines Programms zum aktiven Schutz des Seemyotis, Ausweisung eines Gebiets, das der Beseitigung nichtheimischer und invasiver Arten unterliegt.**

#### **I.B. Für den Teil des Projekts, der sich im Meeresgebiet um den Wellenbrecher befindet:**

##### **1. Art und Ort des Projekts:**

- 1.1. Der küstennahe Teil des Projekts, zu dem der Wellenbrecher gehört, umfasst einen Wellenbrecher (Inselellendbrecher) mit einer maximalen Länge von 2.041 m, der den Containerhafen vor übermäßigem Wellengang schützt- qualifiziert als ein Projekt, das in jedem Fall erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben kann, gemäß § 3(1)(72) der Verordnung des Ministerrats vom 10. September 2019 über Projekte, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können (Gesetzblatt 2019, Pos.von 2019 Pos. 1839 mit Änderungen).
- 1.2. Der Seeteil des Projekts, einschließlich des Wellenbrechers, befindet sich im Küstenmeer.

1.3. Die detaillierten Merkmale des Seeteils des Projekts, einschließlich des Wellenbrechers, sind in Anhang 1 dieses Beschlusses und den Standort in Anhang 2 dieses Beschlusses.

**2. Bedingungen für die Nutzung des Landes in der Durchführungs-, Betriebs- oder Nutzungsphase des Projekts unter besonderer Berücksichtigung der Notwendigkeit, wertvolle Naturwerte, natürliche Ressourcen und Denkmäler zu schützen und die Beeinträchtigung benachbarter Gebiete zu begrenzen:**

2.1. Durchführung des Projekts unter Umweltaufsicht, d. h. Überwachung durch einen Ichthyologen und Zoologen für Meerestiere, um den Verlauf der Arbeiten während der Anbringung der Lärmschutzwände und Sedimentbarrieren zu kontrollieren.

2.2. Um die Belästigung während der Bauphase in Form eines vorübergehenden Anstiegs der Staub- und Lärmemissionen zu begrenzen, muss unter anderem:

a) alle Arbeiten, die einen hohen Lärmpegel verursachen, tagsüber durchzuführen, wobei die Möglichkeit besteht, die Arbeiten nachts durchzuführen, wenn dies aus technischen Gründen erforderlich ist, und gleichzeitig keine Lärmbelästigung in akustisch geschützten Bereichen zu verursachen (kontinuierliche Überwachung der Lärmemissionen in diesen Gebieten);

b) ein Zeitplan für die Durchführung der Arbeiten aufgestellt werden, der berücksichtigt, dass sich überschneidende Arbeiten, die eine hohe akustische Belastung verursachen, vermieden werden, wobei den Arbeiten, bei denen Mauern, Pfähle oder Vibrationshämmer eingesetzt werden, besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird;

c) voll funktionsfähige und von qualifizierten Personen bediente Geräte und Fahrzeuge einzusetzen;

d) die Geräte, Maschinen und Werkzeuge, die Lärm verursachen und gerade nicht benutzt werden, abschalten;

e) Geräte und Maschinen für die Bauarbeiten verwenden, die die NO-Emissionen auf 50 % oder mehr begrenzen, z.B. elektrisch angetriebene Geräte;

f) der Zeitplan für die Bauarbeiten ist so zu gestalten, dass die ganzjährige Ferienzeit in Swinemünde einschließlich der Kurzzone berücksichtigt wird, insbesondere die intensive Sommerferienzeit vom 1. Mai bis 1. Oktober;

2.3. Eine ausreichende Anzahl von Überlaufdämmen auf dem Wasser während der Arbeiten vorsehen, um ein unkontrolliertes Austreten von Ölstoffen zu verhindern.

2.4. Informieren und warnen Sie mit Schildern vor Bauarbeiten.

2.5. Die folgenden Maßnahmen ergreifen, um die Ausbreitung von Sedimenten zu minimieren:

a) Die Arbeiten für den Hafenausbau, d. h. insbesondere das Ablegen des Baggerguts an der Verklappungstelle, sollten nicht unter intensiven hydro-meteorologischen Bedingungen, einschließlich ziemlich starker Winde (5°B), durchgeführt werden;

b) Anpassung des Arbeitsplans an die vorherrschenden meteorologischen Bedingungen und, bei starkem Wind aus W bis N und aus E bis S, Verwendung von Schirmen (einschließlich z. B. des so genannten Typs II, mittlerer Vorhang), die an der entsprechenden (leeseitigen, d. h. windabgewandten) Begrenzung des Arbeitsbereichs aufgehängt werden, die Intensität der Dispersion von Schwebstoffen; die einzelnen Schutzschirme (Vorhänge) sollten durch Verbindungsstücke miteinander verbunden werden, die Lücken zwischen den einzelnen Abschnitten verhindern; diese Konstruktion sollte mit Hilfe von Bodenankern und Ankerdrähten am Gewässergrund verankert werden.

- c) Einsatz mechanischer Bagger (z. B. Tieflöffelbagger), die mit Rohren ausgestattet sind, um das Baggergut auf den Boden des Baggerfeldes abzuladen, so dass es nicht direkt unter der Wasseroberfläche aufschlägt, sowie Überwachung der Wasserqualität und der Sedimentausbreitung;
  - d) Wenn während der Baggararbeiten erhebliche Mengen an kohäsiven Böden mobilisiert werden, sollten an der westlichen Grenze des Baggerbereichs in den Windrichtungen von NE bis SE Schirmen (so genannte "Vorhänge") errichtet werden, um die Ausbreitung von Schwebstoffen zu begrenzen;
- 2.6. Führen Sie die folgenden Maßnahmen zur Minimierung der Ichthyofauna ein:
- a) die Arbeiten zur Ablagerung von Abraum auf die Verklappungstelle sollten außerhalb der Laichzeit der Fische, d. h. außerhalb des Zeitraums von April bis September, durchgeführt werden. Das Baggergut darf jedoch ab dem 1. Juli auf der Verklappung abgelagert werden, wenn die Ichthyoplankton-Analysen im Rahmen der laufenden Investitionsüberwachung keine hohe Dichte von Eiern und Larven anderer Fischarten als des Frühjahrsherings ergeben, die zwischen Juli und September aussterben, solange die Sedimentvorhänge vorhanden sind;
  - b) im Falle anormaler Wassertemperaturen im März in der Pommerschen Bucht, wenn die Wassertemperatur in einer Tiefe von 0,5-1,0 m unter der Wasseroberfläche im Bereich der Verklappungstelle für einen Zeitraum von 7 Tagen über 6°C gehalten wird und somit den Beginn des Laichprozesses des Frühlingsherings ermöglicht, die Arbeiten an der Verklappungstelle einzustellen oder das Aushubmaterial zu lagern und gleichzeitig den Boden in einem Umkreis von 100 m von der Verklappungstelle regelmäßig (mindestens 1-2 Mal pro Woche) mit einer Unterwasserkamera zu beobachten und bei unzureichender Wassertransparenz mit einer geeigneten Schaufel Proben vom Boden zu nehmen, um festzustellen, ob das Abbläuen dieser Art im Bereich der Verklappungstelle begonnen hat; im Falle einer hohen Konzentration von abgelegten Eiern oder frisch geschlüpften Larven mit noch nicht resorbierten Dottersäcken in unmittelbarer Nähe der Aushubstelle sollte der Aushub bis Ende Mai eingestellt werden;
  - c) Bei Landgewinnungs- und Verklappungsarbeiten, die zur Bildung übermäßiger Mengen an Schwebstoffen führen, sollten Schleier (so genannte Vorhänge) als Barriere gegen das Eindringen feiner Partikel eingesetzt werden, die in der Wassertiefe außerhalb des Bereichs der Investitionsarbeiten schwimmen. An Stellen mit höherer Strömungsgeschwindigkeit sollten Vorhänge mit doppelten Schwimmern und doppelt verstärkter Verankerung verwendet werden; wenn an mehreren voneinander entfernten Stellen gleichzeitig Landgewinnungsarbeiten durchgeführt werden, sollten für jeden Punkt (z. B. ein Bagger in Betrieb) separate Vorhänge verwendet werden. Die Gestaltung des Vorhangs und die Art und Weise, wie er angebracht wird, sollten mit der ichthyologischen Überwachung abgestimmt werden und von den hydromorphologischen Bedingungen der Standorte der Landgewinnungsarbeiten und die Verklappungstelle abhängen; werden Fische gesichtet, nachdem die Anlage eingerichtet und mit dem Vorhang geschlossen wurde, sollten sie gefangen und an einen anderen Standort mit ähnlichen Umweltbedingungen gebracht werden;
  - d) falls der Gehalt an suspendierten Feststoffen im Wasser in einer Entfernung von 0,2 km von der Emissionsquelle 200 mg/l übersteigt, müssen die Landgewinnungs- und Verklappungsarbeiten für mindestens 48 Stunden eingestellt werden. Liegt der

Sauerstoffgehalt am Boden in einer Entfernung von 0,2 km von der Quelle unter 4 mg O<sub>2</sub>/l, sollten die Arbeiten für mindestens 24 Stunden eingestellt werden. Bei der Wiederaufnahme der Arbeiten nach einer Unterbrechung, die durch eine Überschreitung der Konzentration an suspendierten Stoffen oder an gelöstem Sauerstoff verursacht wurde, müssen diese Parameter im Rahmen der laufenden Überwachung der Wasserqualität erneut gemessen werden;

- e) Einsatz von Technologien zur Gewinnung und Lagerung von Baggergut, die die Verschlammung des Wassers verringern, einschließlich des Einsatzes von Saugbaggern mit mechanischer oder hydraulischer Verbindung des Baggerguts.
- 2.7. Führen Sie die folgenden Maßnahmen zur Minimierung des Risikos für Meeressäugetiere, Ichthyofauna und Vögel ein, wenn Sie mit schwerem Gerät arbeiten, das in den Meeresboden eingreift (insbesondere beim Rammen von Wänden, Pfählen oder Arbeiten mit Vibrationshämmern):
- a) Bei jedem Arbeitsbeginn ist mit einem Sanftanlauf zu beginnen, d. h. mit einigen wenigen Schlägen geringerer Kraft und allmählicher Erhöhung der Schlagkraft, wobei die Geräuschentwicklung allmählich zunimmt, oder mit einem "Anfahrvorgang". Der Leistungsanstieg muss schrittweise über einen Zeitraum von mehreren Minuten erfolgen. Nach dieser Zeit führen Sie die Arbeiten bis zum Ende des Einbaus mit normaler Kraft durch;
  - b) technische Lösungen in Form von Luftschleiern oder anderen Maßnahmen zur Lärminderung (z.B. Isolierschilde, einschließlich: IHC-NMS, Beka Shell System, HydroNAS; HSD (Hydro Sound Dampers); Vibro-Pollution-Technik oder sogenanntes "Blue piling") zu entwerfen und umzusetzen, um die Auswirkungen von Unterwasserlärm auf Meerestiere in einem Abstand von 200 m und 500 m von der Quelle (z.B. beim Rammen von Wänden oder Pfählen) zu minimieren. "Blue piling"), die die Auswirkungen von Unterwasserlärm auf Meerestierarten minimieren und sicherstellen, dass der Lärmpegel so reduziert wird, dass in einem Abstand von 200 m und 500 m von der Quelle (z. B. beim Rammen von Wänden, Pfählen oder Arbeiten mit Vibro-Hämmern) innerhalb der Grenzen des Natura 2000-Gebiets Pommersche Bucht der Lärmexpositionspegel von 140 dB nicht überschritten wird. Ergeben die Lärmmessungen, dass der oben genannte Grenzwert überschritten wird, muss die Arbeit eingestellt werden. Informieren Sie unverzüglich den örtlich zuständigen Regionaldirektor für Umweltschutz über die Situation, spätestens 7 Tage nach Eintreten des Ereignisses. Die Arbeiten können fortgesetzt werden, wenn die mit dem regionalen Direktor für Umweltschutz schriftlich vereinbarten Maßnahmen zur Vermeidung von Lärmüberschreitungen durchgeführt worden sind;
  - c) die Bauarbeiten für die einzelnen Gründungsphasen der Wasserbauwerke schrittweise durchzuführen, um die Schallausbreitung im Wasser zu begrenzen, wobei die Arbeiten möglichst zuerst von außen durchgeführt werden und das Gewässer zum Ufer hin schrittweise mit Bauwerken aufgefüllt wird;
  - d) vor Arbeiten, die sich negativ auf das Echoortungssystem der Schweinswale auswirken könnten, ist eine vorübergehende Vergrämung der Schweinswale aus dem Investitionsgebiet vorzunehmen, z. B. durch den Einsatz von: akustischen Vergrämungsgeräten: ADD - so genannte "Pinger", AHD, PAL-Warngeräte, Sonar oder andere;
  - e) wasserbauliche Arbeiten (Errichtung von Meeresbauwerken) im Meer sollten zwischen Anfang September und Mitte Januar begonnen werden, also außerhalb der für

Meeressäugetiere wichtigen Zeit.

- 2.8. Im Hinblick auf die Meeressäugetiere sollte die Detonation nicht explodierender Objekte (UXO) außerhalb der Sommersaison durchgeführt werden, um das Risiko von Verletzungen durch Druckwellen und PTS bei der Schweinswalpopulation, die sich im Sommer im Projektgebiet aufhält, zu verringern. Wenn dies nicht möglich ist, wird die Detonation während des ganzen Jahres nur dann erlaubt, wenn Meeressäugetiere-Beobachter die Abwesenheit der oben genannten Tiergruppe bestätigt haben. Beide Fälle sollten kombiniert werden;
- a) Durchführung visueller Beobachtungen durch qualifizierte Meeressäugetiere-Beobachter (MMOs) von Bord des Schiffes aus gemäß der vom JNCC festgelegten Methodik, kombiniert mit passiver akustischer Überwachung (PAM.) zur Ergänzung der visuellen Beobachtungen durch die MMOs, basierend auf der Verwendung einer Reihe von Hydrophonen im Wasser (PAM-Detektoren) und spezieller Software zur Verarbeitung der von den Hydrophonen erfassten Geräusche, mit den folgenden Annahmen:
    - Platzierung von Detektoren, so dass Meeressäugetiere in der Zone des potenziellen PTS-Vorkommens erfasst werden können,
    - Einsatz der Detektoren unter Berücksichtigung der bathymetrischen Bedingungen, der Explosivstoffmassen und der Jahreszeit;
    - die Beobachtung mindestens 60 Minuten vor der geplanten Detonation der konventionellen Waffe zu beginnen und die Beobachtung bis 60 Minuten nach der Detonation fortzusetzen, vorbehaltlich einer Änderung, wenn dies gerechtfertigt ist;
    - visuelle Beobachtungen auf Zeiten mit guter Sicht am Tag beschränken; bei ungünstigen Wetterbedingungen, die eine Beobachtung unmöglich machen, sollten keine Sprengungen durchgeführt werden.
  - b) Einsatz akustischer Hilfsmittel zur Vergrämung von Robben und Schweinswalen (z. B. Pinger, Sonar oder andere) und/oder zur Isolierung der Lärmausbreitung unter Wasser (z. B. Blasenschleier)
- 2.9. Vor der geplanten Detonation konventioneller Waffen sollten von einem Arbeitsboot aus Sonaruntersuchungen durchgeführt werden, um Fischschwärme zu identifizieren, mit dem Ziel, die Munitionsentsorgung möglicherweise zu verschieben, und falls dies nicht möglich ist, Methoden zur Abschreckung oder Isolierung der Unterwasser-Lärmausbreitung (z. B. Blasenschleier) einzusetzen, um die Auswirkungen auf diese Tiergruppe zu minimieren.
- 2.10. Unterrichtung des Chefinspektors für Seefischerei über die geplanten Arbeiten zwei Monate im Voraus, damit die Fischer gegebenenfalls ihre Fanggeräte umstellen können.
- 2.11. Sicherstellung geeigneter Verfahren und einer archäologischen Überwachung, wenn Arbeiten an einem noch nicht lokalisierten Objekt durchgeführt werden, das möglicherweise als Kulturerbe ausgewiesen ist, um die möglichen Auswirkungen auf ein Kulturerbe zu minimieren und Maßnahmen in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften zu ergreifen.
- 2.12. Ausarbeitung und anschließende Umsetzung eines Plans zur Beseitigung von Blindgängern mit Angabe eines Plans zur Minimierung des Risikos für Meeressäugetiere und Fische, einschließlich der spezifischen Anwendung der in der Beschlussregelung angegebenen Minimierungsmaßnahmen.
- 2.13. Um Belästigungen in Form von vorübergehend erhöhten Staub- und Lärmemissionen während der Betriebsphase zu begrenzen, unter anderem:
- a) für die Dauer der Liegezeit des Containerschiffs am Kai Strom von Land aus liefern;
  - b) verwenden Sie Geräte und Behälter, die sicherstellen, dass die Emissionen von Gasen und Schadstoffen reduziert werden, dass sie voll funktionsfähig sind, dass die Hydraulik- und

- Antriebssysteme dicht sind und dass sie von qualifizierten Personen bedient werden;
- c) das Terminal mit ECO-Geräten auszustatten, die entweder elektrisch oder mit Gas betrieben werden.

**3. Umwelanforderungen, die in den Unterlagen zu berücksichtigen sind, die für den Erlass der in Artikel 72 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes vom 3. Oktober 2008. über die Bereitstellung von Informationen über die Umwelt und ihren Schutz, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Umweltschutz und die Umweltverträglichkeitsprüfung genannten Entscheidung erforderlich sind:**

- 3.1. Die Umzäunung des Wellenbrechers sollte so gestaltet werden, dass sich Robben darauf ausruhen können (insbesondere auf der Südseite), wobei zu berücksichtigen ist, dass sie von Raubtieren an Land und vom Menschen isoliert sind.) Es wird empfohlen, die Böschung so flach wie möglich zu gestalten (mit einem Mindestquerschnitt von 1:3 oder mehr, z. B. 1:5), und zwar möglichst ohne Sternblockzuschläge.
- 3.2. Planung einer ordnungsgemäßen Organisation der Arbeiten im Onshore- und Offshore-Teil des Projekts unter Vermeidung von Überschneidungen und Anhäufung von Einwirkungen gleicher Art, z. B. gleichzeitiger Einsatz von Aggregaten, Baggern, Brechern, Siebmaschinen und Transportfahrzeugen, Vibrationshämmern etc.
- 3.3. Planen Sie die Geräte mit den folgenden Lösungen, um die Auswirkungen der Beleuchtung auf die fliegende Ornithofauna zu minimieren: energieeffiziente LED-Technologie, Leuchten mit speziellem Design zur Lichtlenkung, wirksame Strahlen- und Intensitätssteuerung.

**4. Umwelanforderungen zur Begrenzung der grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen:**

Durchführung einer nachträglichen Analyse der Lärmausbreitung auf der Grundlage der in dem bei der grenzüberschreitenden Konsultationssitzung vorgestellten Modell abgegrenzten Kontrollpunkte unter Berücksichtigung des auf deutscher Seite in Ahlbeck entstehenden Kurgebiets.

**5. Anforderungen hinsichtlich der Notwendigkeit, die Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt zu vermeiden, zu verringern und zu überwachen**

- 5.1. Kontrolle des Betriebs der verschiedenen Geräte, die im Zusammenhang mit dem Betrieb des Bauvorhabens verwendet werden - Durchführung der laufenden Wartung, laufende Störungsbeseitigung, u. a. durch die Installation von SSP-Brandmeldern, Rauch- und Einbruchmeldeanlagen und Zugangskontrollen, Installation eines CCT-Videoüberwachungssystems.
- 5.2. Führen Sie die Umweltüberwachung am Projektstandort und in dem Gebiet, das von dem Projekt betroffen sein könnte, wie folgt durch:
- 5.2.1. Die Überwachung der Investition vor der Investition sollte sich auf folgende Punkte erstrecken:
- a) Ichthyofauna. Vor Beginn der Investitionsarbeiten sollten Fischerei- und Ichthyoplanktonanalysen durchgeführt werden, um das Reproduktionspotenzial und die Saisonalität des Fischlaichs zu bestimmen. Diese Befischungen sollten an mindestens zwei Standorten (Transekten) in der Nähe der geplanten Verklappungstelle und an zwei Standorten (Transekten) in unmittelbarer Nähe des geplanten Wellenbrechers durchgeführt werden, und zwar ganzjährig mindestens einmal pro Monat (von Oktober bis Februar) und von März bis September zweimal pro Monat im Abstand von zwei Wochen. Ichthyoplankton sollte taxonomisch klassifiziert und in Bezug auf die Dichte der einzelnen Taxa untersucht werden.

- Die Überwachung soll es ermöglichen, genau festzustellen, welche Arten im Gebiet des geplanten Projekts zu welchen Zeiten brüten und welche Larven- und Jungtierstadien der Arten in dem Gebiet vorkommen.
- b) Meeressäugeriere. Die Überwachung zielt darauf ab, das Vorkommen von Meeressäugertieren wie Schweinswalen und Robben im Bereich des geplanten Projekts sowie im gesamten Gebiet von Swinemünde und in der Nähe der Abraumfelder festzustellen, und wird es ermöglichen, Maßnahmen zur Schadensbegrenzung während der Bauphase des Projekts festzulegen. Die passive akustische Überwachung von Schweinswalen sollte mit eigenständigen C-POD-"Klick"-Detektoren erfolgen. Im Projektgebiet und im Gebiet von Swinemünde sollten mindestens drei Detektoren für die "Klickgeräusche<sup>1</sup> von Schweinswalen (C-POD)" aufgestellt werden. Außerdem sollten 3 CPOD-Geräte in zwei verschiedenen Referenzparzellen installiert werden, die innerhalb des Bereichs der Verhaltensreaktion auf Rammarbeiten liegen. Die Überwachung von Säugetieren erfolgt gemäß der von der Landesinspektion für Umweltschutz der Staatlichen Umweltüberwachung veröffentlichten oder an die Bedürfnisse und Bedingungen des jeweiligen Beobachtungsstandorts und der Arten innerhalb der Projektgrenzen und in der Umgebung angepassten Methodik zur Überwachung der Arten. Die Überwachung sollte sich über einen Zeitraum von 1 Jahr erstrecken.
- 5.2.2. Die Überwachung während der Bauphase sollte Folgendes umfassen:
- a) Unterwasserlärm. Ziel der Überwachung ist die Ermittlung des Lärmpegels. Der Unterwasserlärm sollte mit Messbojen gemessen werden, die mit einem Rundum-Hydrophon ausgestattet sind, um Unterwassergeräusche im Frequenzbereich von 10 Hz bis 20 Hz aufzuzeichnen. Der Messstandort, d. h. die Position der Messbojen für den Umgebungslärm, sollte so festgelegt werden, dass der Unterwasserlärmpegel im Natura-2000-Gebiet Pommersche Bucht, in dem Schweinswale unter Schutz stehen, bewertet werden kann, indem die Messbojen in einem Abstand von 200 m und 500 m von der Schallquelle installiert werden, entsprechend den Richtlinien des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (2013), im Folgenden BSH genannt. Die Überwachung zielt darauf ab, die Modelle zu verfeinern und das Ausmaß der Auswirkungen des anthropogenen Lärms auf die Meeresfauna zu überprüfen, wobei Methoden zur Lärminderung ((z.B. (z.B. große Blasenschleier (BBC), kleine Blasenschleier (SBC), doppelte Blasenschleier (DBBC), Hydroschalldämpfer (HDC)), sowie sicherzustellen, dass die Lärmpegel so reduziert werden, dass der Lärmexpositionspegel  $SEL_{ss} = 140 \text{ dB re } 1 \text{ pPa}2s$  ( $SEL_{\text{single}} - \text{strike}$ ) innerhalb des Natura 2000-Gebietes, das zum Schutz der Schweinswale ausgewiesen ist, nicht überschritten wird. Sollten die Messungen ergeben, dass der oben genannte Schwellenwert von 140 dB, der bei Schweinswalen eine Verhaltensreaktion hervorruft, in 200 m Entfernung überschritten wird, werden die Bohrungen gestoppt und zusätzliche Minimierungsmaßnahmen in Form eines Luftschleiers (z. B. BBC, SBC, DBBC, HDC) angewandt, bis der Expositionspegel auf sichere Werte von 130 dB sinkt, und zwar nach Rücksprache mit dem Wildtierbeauftragten.
- b) Akustischer Lärm. Messungen der Lärmemissionen in die Umwelt sollten während intensiver Arbeiten auf dem Terminalgelände und der Bodenbefestigung durch Rammen und Spundwände sowie nachts durchgeführt werden. Damit sollen zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, um die Auswirkungen auf die nächstgelegene Wohnbebauung zu minimieren. Lärmmessungen in der Nähe der nächstgelegenen Wohnbebauung sollten auch während der Bauunterbrechung durchgeführt werden, um den Lärmhintergrund in dem Gebiet (Lärmpegel von allen anderen Schallquellen) richtig einschätzen zu können. Die Ergebnisse der Überwachung müssen der

Behörde, die das Beschluss für das Projekt getroffen hat, und der Kontrollbehörde, d.h. dem Provinzialinspektor für Umweltschutz, innerhalb eines Monats nach dieser Analyse vorgelegt werden.

- c) Ichthyofauna. Die Erhebungen sollten regelmäßig, mindestens einmal pro Woche, durchgeführt werden. Im Bereich der Aushubdeponie sollte die Temperatur des oberflächennahen Wassers (in einer Tiefe von etwa 1 m) im März alle 2-3 Tage überwacht werden. Das Einbringen des Baggerguts in das Meer erfolgt unter ichthyologischer Aufsicht, wenn die Baggarbeiten zwischen März und Ende September durchgeführt werden. Die ichthyologische Überwachung im Bereich der Ablagerung des Abraums wird im März alle 2-3 Tage die Temperatur des oberflächennahen Wassers (in einer Tiefe von ca. 1 m) messen. Wenn die Wassertemperatur im Bereich der Baggerablagerungsstelle 7 Tage lang über 6°C bleibt (dann kann mit dem Beginn des Laichens der Frühjahrsheringe gerechnet werden). Danach sollten mindestens einmal wöchentlich an mehreren, zuvor von einem Ichthyologen festgelegten Teststellen regelmäßige Bodenbeobachtungen mit einer Unterwasserkamera durchgeführt und bei fehlender ausreichender Wassertransparenz mit einer Schaufel Proben vom Boden entnommen werden, um festzustellen, ob das Laichen der Art im Bereich der Verklappungstelle begonnen hat. Wird in der unmittelbaren Umgebung der Verklappung eine hohe Dichte an abgelegten Eiern oder frisch geschlüpften Larven mit noch nicht resorbierten Dottersäcken festgestellt, wird die Baggerung bis Ende Mai eingestellt.
- d) Zustand und Qualität des Wassers und der Sedimentausbreitung. Durchführung von Erhebungen bei Baggarbeiten und Verklappungsarbeiten. Diese Untersuchungen des Sauerstoffgehalts und der Schwebstoffe sollten während der Landgewinnungsarbeiten einmal wöchentlich und während der Verklappungsarbeiten einmal wöchentlich während der Laichzeit der Fische, d.h. von April bis September, durchgeführt werden (unter Vorbehalt von April bis Juli, wenn die Ichthyoplanktonuntersuchungen keine laichenden Fische im Bereich der Verklappungstelle ergeben). Für diese Analysen sollten 2-3 Messstellen in einem Abstand von 0,2 km von der Quelle der Schwebstoffemissionen bestimmt werden. Darüber hinaus müssen einmal im Monat während der Bagger- und Verklappungsarbeiten Analysen des Salzgehalts, des BSB<sub>5</sub>, der Secchi-Scheibensichtbarkeit, des Chlorophylls a", des Nitrats, des Nitrits, des Ammoniumstickstoffs, des Gesamtstickstoffs, des Phosphats und des Gesamtphosphors durchgeführt werden. Bei einem Sauerstoffgehalt am Boden (im Umkreis von 0,2 km von der Quelle), der unter 4 mg O<sub>2</sub>/l liegt, sollten die Arbeiten für mindestens 24 Stunden eingestellt werden. Bei der Wiederaufnahme der Arbeiten nach einer Unterbrechung, die durch eine Überschreitung der Konzentration an suspendierten Feststoffen oder an gelöstem Sauerstoff verursacht wurde, müssen diese Parameter an den Überwachungspunkten erneut gemessen werden. Um die Ausgangsbedingungen (natürliche Wassertrübung) zu ermitteln, sollte die Überwachung mindestens eine Woche vor Beginn der Arbeiten am Meeresboden, die eine Störung des Sediments verursachen, eingeleitet werden. Die Überwachung der Sedimentausbreitung sollte während des gesamten Zeitraums der Arbeiten am Meeresboden, die eine Störung des Sediments verursachen, und danach noch eine Woche lang fortgesetzt werden.
- e) Anwesenheit von Meeressäugetiere und Ichthyofauna bei der Munitionsdetonation. Ziel der Überwachung ist es, die Wirksamkeit der angewandten Minimierungs- und Gegenmaßnahmen bei der Beeinträchtigung von Meeressäugetiere und Fischen durch Munitionsdetonationen zu bewerten. Die Überwachungsmethoden sollten Folgendes umfassen: für Fische: Sonaruntersuchungen von einem Arbeitsboot aus, um Fischschwärme zu identifizieren, damit der Zeitpunkt der Munitionsräumung oder

der Einsatz von Vergrämungsmethoden angepasst werden kann; und für Meeressäugetiere: visuelle Beobachtungen durch qualifizierte Meeressäugetiere-Beobachter (MMOs) von Bord des Schiffes aus gemäß der von der JNCC-Kommission festgelegten Methodik in Kombination mit einer passiven akustischen Überwachung (PAM), die auf dem Einsatz einer Reihe von Hydrophonen im Wasser (PAM-Detektoren) beruht. Die PAM-Detektoren sollten so aufgestellt werden, dass festgestellt werden kann, ob sich Meeressäugetiere in der Zone des potenziellen PTS-Vorkommens befinden. Die Überwachung sollte mindestens 60 Minuten vor der geplanten Detonation einer konventionellen Waffe beginnen und bis 60 Minuten nach der Detonation fortgesetzt werden, wobei in begründeten Fällen Abweichungen möglich sind. Die visuelle Überwachung sollte auf Zeiten mit guter Sicht am Tag beschränkt werden. Bei ungünstigen Wetterbedingungen, die eine Beobachtung verhindern, sollte die Explosion nicht durchgeführt werden. Wenn Meeressäugetiere vor der geplanten Munitionsräumung entdeckt werden, sollte die Detonation verschoben werden. Sollte eine außerplanmäßige Sprengung erforderlich sein, werden Maßnahmen wie visuelle Beobachtungen, passive akustische Überwachung und Vergrämung von Meeressäugetiere unmittelbar vor der Sprengung, z. B. mit Pingern, kombiniert.

5.2.3. Die Überwachung während der Betriebsphase sollte Folgendes umfassen:

- a) Ichthyofauna. Durchführung von Erhebungen über die Ichthyofauna, sowohl über die adulten Stadien als auch über das Ichthyoplankton, in Gebieten, in denen Landgewinnungs- und Verklappungsarbeiten durchgeführt werden. Ziel der Überwachung ist es, die Auswirkungen der geplanten Investition auf die Veränderungen in der Zusammensetzung und Struktur der Ichthyofauna durch die Gezeiten zu bewerten. Nach Abschluss der Arbeiten sollten jährliche (in Abständen von 4 Mal pro Jahr) ichthyologische Untersuchungen durchgeführt werden. Diese Erhebungen sollten an 2 Stellen (Transekten) in der Nähe der Verklappungstelle und an 2 Stellen (Transekten) in der Nähe des geplanten Wellenbrechers durchgeführt werden. Sie sollten über vier Forschungsperioden (Frühling, Sommer, Herbst und Winter) durchgeführt werden. Die gefangenen Fische sollten nach Arten klassifiziert werden. Das Gesamtgewicht des Fangs und das Gesamtgewicht der Individuen jeder Art im Fang sollten gemessen werden. Je nach Größe des Fangs sollten alle Individuen der Arten in der Stichprobe gemessen oder eine repräsentative Probe für eine solche Messung genommen werden. Der Umfang und die Qualität der für die Messungen und detaillierten Analysen entnommenen Proben müssen den allgemein gültigen Methoden für die Durchführung dieser Art von ichthyologischen Untersuchungen entsprechen. Die Untersuchungen sollten durch eine Analyse der Fangstatistiken für das betreffende Einzugsgebiet und eine Beobachtung der Fangtätigkeiten ergänzt werden. Auch invasive Arten sollten überwacht werden, wobei der Schwerpunkt auf der Großaugengrundel liegt.
- b) Benthische Überwachung. Ziel der Überwachung ist es, die Auswirkungen des Baus von Unterwasserstrukturen auf den Erhaltungszustand der Lebensräume und die Erhaltung der biologischen Vielfalt im Projektgebiet zu bewerten, indem die Besiedlung der Flächen kontrolliert und die Artenzusammensetzung der Epiphyten und anderer Organismen, die die Flächen besiedeln, bestimmt wird. Die Grundlagenerhebung muss die folgenden Elemente der benthischen Lebensgemeinschaften abdecken: Infauna, d. h. typische Makrozoobenthosgemeinschaften (einschließlich: Zusammensetzung und Anzahl der Arten, Dominanz, Häufigkeit, Abundanz/Dichte, Biomasse), Makrophyten, d. h. Algen und höhere Vegetation (für die Region/Station in der euphotischen Zone - bis zu 20 m Tiefe, in Bezug auf Zusammensetzung und Anzahl der Arten, Bodenbedeckung, Biomasse), und epiphytische Organismen mit zugehöriger Fauna auf dem neu geschaffenen "künstlichen Riff" (einschließlich: Zusammensetzung und

Anzahl der Arten, Bodenbedeckung, Biomasse). Darüber hinaus sollten auch invasive Arten erfasst werden. Diese Forschung sollte in 1, 3 durchgeführt werden. und 5. Betriebsjahr, wodurch die Richtung der Veränderungen in den Biozönosen bestimmt werden kann. Die Erhebungen sollten unmittelbar nach Abschluss des Projekts beginnen und so lange fortgesetzt werden, bis sich die geschädigte Assemblage vollständig erholt hat und/oder sich die epiphytische Assemblage gebildet hat, d. h. über einen Zeitraum von fünf Jahren (d. h. bis sich die quantitative Struktur der langlebigsten Arten - Muscheln - erholt hat). Die Makrozoobenthos-Bodenprobenahmestationen sollten in der Achse der Bodenströmung liegen. Erhebungen des Makrozoobenthos am Weichboden sollten nach Standardmethoden - HELCOM COMBINE, 2014 - und der epiphytischen Flora und Fauna nach der Methodik von Kruk-Dowgiało et al. 2010 durchgeführt werden.

c) Überwachung von Veränderungen der Küstenlinie. Ziel der Überwachung ist es, die Auswirkungen der Entwicklung auf die Küstenlinie zu bewerten. Die Studie sollte das Gebiet zwischen der LNG-Schutzmauer bei etwa 423 kmU und 420 kmU abdecken. Die Messungen sollten über einen Zeitraum von mindestens 5 Jahren und mindestens vierteljährlich oder bei starken hydrodynamischen Phänomenen unmittelbar nach dem Ereignis durchgeführt werden. Einmal im Jahr sollte die Überwachung auf eine Tiefe von mindestens 10 m unter dem Meeresspiegel ausgedehnt werden. Darüber hinaus sollten einmal jährlich die Orthofotos, NMT und NMPT auf das Gebiet von der Westgrenze der Republik bis 419 kmU ausgedehnt werden. Die Kontrolle der Messungen sollte sich auf ein Netz von Repertoirepunkten stützen, die in Abständen von 1 km entlang des Ufers an der Grenze des Gebiets verteilt sind. Während der Vermessung sollte eine Kontrollmessung auf den Riffen, dem Strand, dem Dünenkamm und den Zwischendünen in einem regelmäßigen Raster in einem Abstand von mindestens 100 m entlang des Ufers unter Verwendung von GNSS RTK/RTN mit einer Genauigkeit von +/- 1 cm durchgeführt werden. Für ein einheitliches Geländemodell sollte die Höhenmessung durch bathymetrische Daten bis zu einer Tiefe von 5 m unter dem Meeresspiegel ergänzt werden. mit dem Echolot in einem Raster von nicht weniger als 5 m. Auf jedem Profil sollte der maximale Abstand zwischen aufeinanderfolgenden Tiefenmesspunkten mindestens 1 m betragen. Die Genauigkeit der Positionsbestimmung am Kalibrierpunkt bei der Überprüfung der Genauigkeit des Positionierungssystems sollte +/- 0,5 m betragen. Die Genauigkeit der Höhenbestimmung am Kalibrierungspunkt bei der Überprüfung der Genauigkeit des Positionierungssystems sollte weniger als 3 cm betragen, und die Genauigkeit der Tiefenbestimmung sollte weniger als < 5 cm betragen. Die Messungen für jede Messreihe sollten unter ähnlichen Seegangsbedingungen durchgeführt werden, jedoch mit einem Seegang am Messort von nicht mehr als 2st.B. Beschreiben Sie bei bathymetrischen Vermessungen die Wetterbedingungen (Wind, Wellengang, Sicht), die zu Beginn und am Ende eines jeden Vermessungstages sowie alle 4-6 Stunden während des Vermessungstages herrschen. Die Wasserstandsmessungen sollten auf der Grundlage von GNSS-RTK.RTN-Messungen erfolgen. Die aus GNSS-Satellitenmessungen ermittelten Ellipsoidhöhen sollten auf der Grundlage des vom Zentralamt für Geodäsie und Kartografie veröffentlichten Quasi-Geoidmodells (<http://www.gugik.gov.pbbipprawo/modele-danych>) in das staatliche Höhensystem PL-EVRF2007-NH umgerechnet werden. Alle erfassten Daten sollten im aktuell gültigen Geodatensystem PL-2000 und die Höhendaten im System PL-EVRF2007-NH erfasst werden. Die Messungen sollten mindestens vierteljährlich oder im Falle

intensiver hydrodynamischer Erscheinungen unmittelbar danach durchgeführt werden. Einmal im Jahr sollte die Überwachung auf eine Tiefe von mindestens 10 m unter dem Meeresspiegel ausgedehnt werden. Die Analyse der Veränderungen des Sohlenreliefs und der Materialbewegungen sollte durch die Kombination einer detaillierten Relief- und Sohlenkarte erfolgen, die das Überwachungsgebiet abdeckt. Auf der Grundlage der erfassten Daten (NMT) sollten die momentane Position der Wasserlinie, der Dünengrundlinie und der Linie, die die Spitze der Düne markiert, bestimmt und auf der Grundlage der klassifizierten LiDAR-Punktwolke Karten der Reliefunterschiede und der Landbedeckungsänderungen erstellt werden. Außerdem sollten Karten über die Veränderung der Breite des Strandes, die Veränderung der Lage der Dünengrundlinie und die Berechnung der Veränderung des Volumens des Sedimentmaterials erstellt werden. Im Rahmen der Überwachung sollten folgende Maßnahmen durchgeführt werden: Orthophotokarte, ein numerisches Geländemodell (NMT) und ein numerisches Landbedeckungsmodell (NMTP) sowie eine klassifizierte Punktwolke, die aus hochauflösenden (weniger als 5 cm Auflösung) Daten aus LiDAR-Aufzeichnungen entwickelt wurden. Der Vermessungsauftragnehmer sollte auch Quelldateien und Spuren der Bewegung der Einheiten während der Vermessung einschließlich Standort und Richtung zur Verfügung stellen.

- 5.3. Die Überwachung vor der Investition sollte einmal vor Beginn der Arbeiten durchgeführt werden und muss wiederholt werden, wenn die Bauarbeiten nicht innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung durchgeführt werden.
- 5.4. Übermittlung der Überwachungsergebnisse an den Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin zusammen mit einem Vorschlag für Präventiv- oder Minimierungsmaßnahmen, falls erforderlich, in Form von:
  - Fortschrittsberichte innerhalb von 3 Monaten nach Ende des jeweiligen Studienjahres;
  - Abschlussberichte (Zusammenfassung des gesamten Forschungszyklus) - innerhalb von 6 Monaten nach Abschluss der Forschung für die Umweltressource.
- 5.5. Werden im Zwischen- oder Abschlussbericht erhebliche negative Auswirkungen auf eine Umweltressource nachgewiesen oder andere erhebliche Umweltrisiken festgestellt, sollten im Überwachungsbericht vorbeugende und/oder minimierende Maßnahmen zur Umsetzung und Kontrolle der Ergebnisse vorgeschlagen werden. Im Falle des unerwarteten, unkontrollierten Auftretens erheblicher Veränderungen des Erhaltungszustands natürlicher Lebensräume und der Lebensräume geschützter Pflanzen- und Tierarten, einschließlich derjenigen, die in Natura-2000-Gebieten unter Schutz stehen, die erhebliche Auswirkungen auf die Elemente der natürlichen Umwelt haben können, ist der Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin unverzüglich zu benachrichtigen und eine fachliche Bewertung der Ursachen der beobachteten Veränderungen vorzulegen, einschließlich einer Darstellung der Möglichkeiten zur Behebung und Vermeidung der ungünstigen Erscheinungen: innerhalb eines Monats nach Feststellung der schädlichen Auswirkungen eine fachliche Bewertung mit Schlussfolgerungen und Empfehlungen vorzunehmen und diese (in jedem Fall) unmittelbar danach, spätestens jedoch einen Monat nach der Bewertung, an den Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin zu übermitteln.
- 5.6. Die Abschlussberichte über die Überwachung einer bestimmten Umweltressource sollten in zwei Teile gegliedert sein: erster Teil: die Ergebnisse der Untersuchungen aus dem betreffenden Zeitraum; zweiter Teil: ein Vergleich der Ergebnisse mit den Erkenntnissen, die in dem Bericht enthalten sind, der die Grundlage für den Erlass dieses Beschlusses bildet, und in dieses

Beschlusses, um die Auswirkungen des Projekts auf eine bestimmte Umweltressource korrekt zu bewerten.

- 5.7. Das Überwachungsprogramm mit Angabe der Methodik für die Durchführung und der Fristen für die Übermittlung der Ergebnisse an diese Behörde ist dem Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin vor Beginn der Überwachung zur Genehmigung vorzulegen. Bei der Festlegung des Umfangs der Überwachung sollten die in der Begründung dieses Beschlusses enthaltenen Annahmen, die während der Arbeiten am Bericht über die Umweltauswirkungen des Projekts gesammelten Informationen und andere Daten über die natürliche Umwelt des untersuchten Gebiets berücksichtigt werden.
- 5.8. Auf der Grundlage der vorgelegten Überwachungsergebnisse kann der Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin beschließen, den Überwachungszeitraum zu verlängern, den Umfang der Überwachung zu ändern oder andere Minimierungsmaßnahmen anzuwenden.

**6. Nach der Umsetzung sollte eine Analyse** der Lärmemissionen durchgeführt werden. Die Analyse sollte nach dem ersten Betriebsjahr des Terminals durchgeführt werden, und die Messungen sollten bei der Einfahrt in den Hafen und beim Anlegen der Containerschiffe vorgenommen werden. Die Messungen sollten es ermöglichen, das tatsächliche Ausmaß der Lärmbelastung sowohl am Tag als auch in der Nacht zu beurteilen. Die Ergebnisse der Analyse nach Abschluss der Arbeiten müssen zusammen mit den gegebenenfalls vorgeschlagenen Minimierungsmaßnahmen innerhalb eines Monats nach Durchführung dieser Analyse der Entscheidungsbehörde für das Projekt und der Kontrollbehörde, d.h. dem Inspektor für Umweltschutz der Provinz, vorgelegt werden. Die Analyse sollte auch grenzüberschreitende Auswirkungen berücksichtigen.

**7. Die Verpflichtung zur Durchführung einer erneuten Umweltverträglichkeitsprüfung** eines Projekts wird im Rahmen des Verfahrens zum Erlass der Entscheidung gemäß Artikel 72 Absatz I Nummer 10 des Gesetzes vom 3. Oktober 2008 auferlegt. über die Bereitstellung von Informationen über die Umwelt und ihren Schutz, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Umweltschutz und die Umweltverträglichkeitsprüfung (Gesetzblatt von 2023, Punkt 1094, in der geänderten Fassung) in Bezug auf die Auswirkungen von Unterwasserlärm auf Meeressäugetiere und Ichthyofauna, mit besonderem Augenmerk auf den Schweinswal während der Bauphase des Projekts, unter Berücksichtigung aller Arbeiten, die in den Meeresboden eingreifen (vor allem im Zusammenhang mit der Gründung von Spundwänden, Pfählen oder der Verfestigung der Struktur des Containerpiers), zusammen mit der Angabe spezifischer Minderungsmaßnahmen im Hinblick auf diese Tiergruppen. Zu diesem Zweck sollte vor Beginn der Bauarbeiten ein Schallschutzkonzept erstellt werden, das u. a. folgende Angaben enthält: Art des zu verwendenden Vorhangs, Ort der Messungen, Definition der Überschreitung des maximalen Schallpegels, Zeitpunkt, zu dem der Betrieb eingestellt werden muss.

#### **I.C. Für den Teil des Projekts, der sich im Meeresbereich befindet und den Containerpier umfasst:**

##### **1. Art und Ort des Projekts:**

- 1.1. Der Offshore-Teil des Projekts einschließlich des Containerpiers (der in zwei Phasen realisiert werden soll) wird Folgendes umfassen:
  - a) Containerhafen - in Betrieb mit einer Länge von ca. 1.300 m. einschließlich der erforderlichen Ausrüstung für die Lagerung und den Umschlag von Containern sowie der Bereitstellung von Schiffsabfertigungsanlagen am Terminal;

- b) ein Containerkai - ein ca. 110 m langer Böschungsabschnitt, einschließlich der erforderlichen Ausrüstung;
- c) Containeranleger - Plattenbauwerk mit ca. 100 m Länge und einer Überbaubreite von ca. 30 m, gestützt durch tragende Elemente; eine Anlage zur Verlängerung des projektierten Ladekais, die den Kai um ca. 100 m verlängert und dient folgenden Zwecken: zusätzliche Abdeckung der Wellenausbreitung aus nordöstlicher Richtung in das vorgeschlagene Hafenbecken, Verlängerung der Anlege- und Befederungslinie des Haupthafenkais, Fundamente für Navigationslichter (einschließlich eines Sektorenlichts);
- d) die nördliche Einfassung des Containerpiers - ein ca. 300 m langes Bauwerk, das die aus dem Nordosten eintreffende Wellenenergie ableitet und die zum Hafenbecken hin reflektierten Wellen eliminiert;
- e) Nördliche und östliche Einfassung des Containerpiers - Bauwerk entworfen; von der Vorderseite des Containerpiers im nördlichen Teil auf einer Länge von ca. 175 m, während auf der östlichen Seite auf einer Länge von ca. 1040 m;
- f) östliche Einfassung des Containerpiers - das Bauwerk, das die östliche Einfassung des Containerpiers im südlichen Teil bildet und an das östliche Uferband anschließt;
- g) technischer Kai von ca. 120 m Länge, der am südlichen Ende des Hafenbeckens errichtet wurde;
- h) Uferbefestigungsbauwerke - hydrotechnische Bauwerke für die Einfassung des Containerpiers einschließlich Uferschutz, die für zwei Bauphasen ausgelegt sind: Phase 1 - Bauphase der hydrotechnischen Bauwerke, die für die Einfassung des Containerpiers ausreichen; Phase 2 - Bauphase der hydrotechnischen Zielbauwerke;
- i) Podpora zachodniego brzegu jeziora o długości ok. 50 m - konstrukcja stabilizująca brzeg biegnąca równoległe do brzegu;
- j) eine ca. 86 m lange Einfassung - eine Uferbefestigung, die den geplanten kleinen Hafen (Hilfskai) mit dem Land verbindet;
- k) Hilfsanlegestelle (Stufe II) und westliches Band der Stufe I - ein Bauwerk, das die Kappe des Containerpiers mit der abschließenden Einfassung verbindet und eine Uferbefestigung auf einer Strecke von ca. 120 m darstellt. Das Bauwerk wurde in einer technischen Tiefe von etwa 8,0 m gegründet. In Höhe des Endes der westlichen Einfassung des Containerpiers ist in Phase I ein Uferstreifen von etwa 50 m vorgesehen;
- l) Östliche Einfassung - ein ca. 150 m langes Bauwerk, das vom Ende des erratischen Teils der Containerpier-Anlage parallel zur Küstenlinie verläuft;
- m) Navigationsmarkierungen - Baken auf dem Wellenbrecher und dem Containerpier, an den Kurven der geplanten Einfahrt, eine Boje, die die Bereiche des ausgebaggerten Beckens markiert, ist geplant.
- n) Sonstige für den Betrieb der Anlegestelle erforderliche Einrichtungen:
  - das Umschlaggleissystem am Containerpier und die Straßenverbindung zwischen den verschiedenen Einrichtungen des Terminals sowie die internen Parkplätze;
  - technische Infrastruktur (Gas, Wasser, Sanitär- und Regenwasserkanalisation, Strom und Telekommunikation);
  - Lagerraum für Tropfbehälter - Raum für Tropfbehälter, ausgestattet mit einem abflusslosen doppelwandigen Erdtank mit einem Fassungsvermögen von max. 50 m<sup>3</sup> mit Tankfüllsensor.
  - als Projekt eingestuft wird, das stets erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben kann, wie in § 2 Abs. 1 Nr. 34 und § 3 Abs. 1 Nr. 72 der Verordnung des Ministerrats vom 10. September

2019 über Projekte, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können (Gesetzblatt 2019, Nr. 1839 mit Änderungen), festgelegt.

- 1.2. Der Containerpier befindet sich auf den eingetragenen Grundstücken: 206 und 5 Warsow-Bezirk 16 und innerhalb des Küstenmeeres.
- 1.3. Die detaillierten Merkmale des Containerpiers sind in Anhang 1 zu diesem Beschluss aufgeführt, und der Standort ist in Anhang 2 zu diesem Beschluss angegeben.

**2. Bedingungen für die Nutzung des Landes in der Durchführungs-, Betriebs- oder Nutzungsphase des Projekts unter besonderer Berücksichtigung der Notwendigkeit, wertvolle Naturwerte, natürliche Ressourcen und Denkmäler zu schützen und die Beeinträchtigung benachbarter Gebiete zu begrenzen:**

- 2.1. Durchführung des Projekts unter Umweltaufsicht, d. h. Überwachung durch einen Ichthyologen und Zoologen für Meerestiere, um den Verlauf der Arbeiten während der Anbringung der Lärmschutzwände und Sedimentbarrieren zu kontrollieren.
- 2.2. Um die Belästigung während der Bauphase in Form eines vorübergehenden Anstiegs der Staub- und Lärmemissionen zu begrenzen, muss unter anderem:
  - a) alle Arbeiten, die einen hohen Lärmpegel verursachen, tagsüber durchzuführen, wobei die Möglichkeit besteht, die Arbeiten nachts durchzuführen, wenn dies aus technischen Gründen erforderlich ist, und gleichzeitig keine Lärmbelästigung in akustisch geschützten Bereichen zu verursachen (kontinuierliche Überwachung der Lärmemissionen in diesen Gebieten);
  - b) ein Zeitplan für die Durchführung der Arbeiten aufgestellt werden, der berücksichtigt, dass sich überschneidende Arbeiten, die eine hohe akustische Belastung verursachen, vermieden werden, wobei den Arbeiten, bei denen Mauern, Pfähle oder Vibrationshämmer eingesetzt werden, besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird;
  - c) voll funktionsfähige und von qualifizierten Personen bediente Geräte und Fahrzeuge einzusetzen;
  - d) die Geräte, Maschinen und Werkzeuge, die Lärm verursachen und gerade nicht benutzt werden, abschalten;
  - e) Einsatz von elektrisch betriebenen Geräten und Maschinen für Bauarbeiten, einschließlich Erdbewegungsarbeiten am Containerpier (z. B. Transportmaschinen, Siebe, Brecher, Bagger, Förderbänder), um die NO-Emissionen um 50 % oder mehr zu reduzieren;
    - f) Beim Bau des Containerpiers sind moderne Maschinen einzusetzen, darunter elektrisch angetriebene Maschinen für Förderanlagen, Siebe, Brecher und Bagger sowie mechanische Förderbänder, um die NO-Emissionen auf 50 % oder mehr zu reduzieren. Bei übermäßiger Staubentwicklung sind die Arbeiten an den emittierenden Maschinen einzustellen oder die Anzahl der in Betrieb befindlichen Maschinen zu reduzieren, um die Staubentwicklung zu verringern.
- 2.3. Die baulichen Anlagen im Überschwemmungsgebiet für den Containerpier sind so zu gestalten, dass insbesondere die Gefahr des Eintrags von Schadstoffen in den Boden und in die Gewässer ausgeschlossen ist:
  - a) Verfestigung und Abdeckung der Oberflächen von Abstellplätzen für Maschinen, Transportmittel, Abfalllagerflächen, Flächen für die Wartung von Fahrzeugen und

- Baumaschinen, Flächen für das Betanken von Fahrzeugen usw. mit Dichtungsbahnen. und mit einer ausreichenden Menge an Absorptionsmitteln ausgestattet, um einen eventuellen Ölteppich zu neutralisieren;
- b) bei ungünstigen Witterungsbedingungen (z. B. starkem Regen) die Bereiche abdecken, in denen Baumaterialien gelagert werden, bei denen die Gefahr der Auslaugung von Stoffen und deren mögliches Versickern in den Boden sowie gefährliche Abfälle besteht;
  - c) die Baustelle und ihre Einrichtungen in Ordnung zu halten;
  - d) Trinkwasser in Fässern und Flaschen bereitstellen;
  - e) soziale und häusliche Abwässer in dichten, abflusslosen Behältern zu lagern und anschließend gemäß den geltenden Vorschriften zu entsorgen.
- 2.4. Eine ausreichende Anzahl von Überlaufdämmen auf dem Wasser während der Arbeiten vorsehen, um ein unkontrolliertes Austreten von Ölstoffen zu verhindern.
- 2.5. der Zeitplan für die Bauarbeiten ist so zu gestalten, dass die ganzjährige Ferienzeit in Swinemünde einschließlich der Kurzzone berücksichtigt wird, insbesondere die intensive Sommerferienzeit vom 1. Mai bis 1. Oktober;
- 2.6. Informieren und warnen Sie mit Schildern vor Bauarbeiten.
- 2.7. Planen Sie die Zeit des intensiven Straßenverkehrs für den Bau der Erschließung außerhalb der Tourismussaison (d.h. außerhalb der Monate Juli und August).
- 2.8. Die folgenden Maßnahmen ergreifen, um die Ausbreitung von Sedimenten zu minimieren:
- a) Hafengebäudearbeiten, d.h. insbesondere das Aufbringen von Baggergut auf die Schlegel. sollte nicht unter intensiven hydro-meteorologischen Bedingungen, einschließlich ziemlich starker Winde (5°B), durchgeführt werden;
  - b) Anpassung des Arbeitsplans an die vorherrschenden meteorologischen Bedingungen und, bei starkem Wind aus W bis N und aus E bis S, Verwendung von Schirmen (einschließlich z. B. des so genannten Typs II, mittlerer Vorhang), die an der entsprechenden (leeseitigen, d. h. windabgewandten) Begrenzung des Arbeitsbereichs aufgehängt werden, die Intensität der Dispersion von Schwebstoffen; die einzelnen Schutzschirme (Vorhänge) sollten durch Verbindungsstücke miteinander verbunden werden, die Lücken zwischen den einzelnen Abschnitten verhindern; diese Konstruktion sollte mit Hilfe von Bodenankern und Ankerdrähten am Gewässergrund verankert werden.
  - c) Einsatz mechanischer Bagger (z. B. Tieflöffelbagger), die mit Rohren ausgestattet sind, um das Baggergut auf den Boden des Baggerfeldes abzuladen, so dass es nicht direkt unter der Wasseroberfläche aufschlägt, sowie Überwachung der Wasserqualität und der Sedimentausbreitung:
    - d) Wenn während der Baggarbeiten erhebliche Mengen an kohäsiven Böden mobilisiert werden, sollten an der westlichen Grenze des Baggerbereichs in den Windrichtungen von NE bis SE Schirmen (so genannte "Vorhänge") errichtet werden, um die Ausbreitung von Schwebstoffen zu begrenzen;
- 2.9. Führen Sie die folgenden Maßnahmen zur Minimierung der Ichthyofauna ein:
- a) die Arbeiten zur Ablagerung von Abraum auf die Verklappungstelle sollten außerhalb der Laichzeit der Fische, d. h. außerhalb des Zeitraums von April bis September, durchgeführt werden. Das Baggergut darf jedoch ab dem 1. Juli auf der Verklappungstelle abgelagert werden, wenn die Ichthyoplankton-Analysen im Rahmen der laufenden Investitionsüberwachung keine hohe Dichte von Eiern und Larven anderer Fischarten als des Frühjahrsherings ergeben, die zwischen Juli und September aussterben, solange die Sedimentvorhänge vorhanden sind;

- b) im Falle anormaler Wassertemperaturen im März in der Pommerschen Bucht, wenn die Wassertemperatur in einer Tiefe von 0,5-1,0 m unter der Wasseroberfläche im Bereich der Verklappungstelle für einen Zeitraum von 7 Tagen über 6°C gehalten wird und somit den Beginn des Laichprozesses des Frühlingsherings ermöglicht, die Arbeiten an der Verklappungstelle einzustellen oder das Aushubmaterial zu lagern und gleichzeitig den Boden in einem Umkreis von 100 m von der Verklappungstelle regelmäßig (mindestens 1-2 Mal pro Woche) mit einer Unterwasserkamera zu beobachten und bei unzureichender Wassertransparenz mit einer geeigneten Schaufel Proben vom Boden zu nehmen, um festzustellen, ob das Abbläuen dieser Art im Bereich der Verklappungstelle begonnen hat; im Falle einer hohen Konzentration von abgelegten Eiern oder frisch geschlüpften Larven mit noch nicht resorbierten Dottersäcken in unmittelbarer Nähe der Aushubstelle sollte der Aushub bis Ende Mai eingestellt werden;
  - c) bei Landgewinnungs- und Verklappungsarbeiten, bei denen übermäßige Mengen an Schwebstoffen anfallen, sollten Vorhänge verwendet werden. apertures) that act as a barrier to the infiltration of fine particles floating in the water tone outside the area of investment works. An Stellen mit höherer Strömungsgeschwindigkeit sollten Vorhänge mit doppelten Schwimmern und doppelt verstärkter Verankerung verwendet werden; wenn an mehreren voneinander entfernten Stellen gleichzeitig Landgewinnungsarbeiten durchgeführt werden, sollten für jeden Punkt (z. B. Bagger im Einsatz). Die Gestaltung des Vorhangs und die Art und Weise, wie er angebracht wird, sollten mit der ichthyologischen Überwachung abgestimmt werden und von den hydromorphologischen Bedingungen der Standorte der Landgewinnungsarbeiten und die Verklappungstelle abhängen; werden Fische gesichtet, nachdem die Anlage eingerichtet und mit dem Vorhang geschlossen wurde, sollten sie gefangen und an einen anderen Standort mit ähnlichen Umweltbedingungen gebracht werden;
  - d) falls der Gehalt an suspendierten Feststoffen im Wasser in einer Entfernung von 0,2 km von der Emissionsquelle 200 mg/l übersteigt, müssen die Landgewinnungs- und Verklappungsarbeiten für mindestens 48 Stunden eingestellt werden. Liegt der Sauerstoffgehalt am Boden in einer Entfernung von 0,2 km von der Quelle unter 4 mg O<sub>2</sub>/l, sollten die Arbeiten für mindestens 24 Stunden eingestellt werden. Bei der Wiederaufnahme der Arbeiten nach einer Unterbrechung, die durch eine Überschreitung der Konzentration an suspendierten Stoffen oder an gelöstem Sauerstoff verursacht wurde, müssen diese Parameter im Rahmen der laufenden Überwachung der Wasserqualität erneut gemessen werden;
  - e) Einsatz von Technologien zur Gewinnung und Lagerung von Baggergut, die die Verschlammung des Wassers verringern, einschließlich des Einsatzes von Saugbaggern mit mechanischer oder hydraulischer Verbindung des Baggerguts.
- 2.10. Führen Sie die folgenden Maßnahmen zur Minimierung des Risikos für Meeressäugetiere, Ichthyofauna und Vögel ein, wenn Sie mit schwerem Gerät arbeiten, das in den Meeresboden eingreift (insbesondere beim Rammen von Wänden, Pfählen oder Arbeiten mit Vibrationshämmern);
- a) Beginnen Sie bei jedem Arbeitsbeginn mit einem Sanftanlauf, d. h. Sie beginnen mit einigen wenigen Schlägen geringerer Kraft und erhöhen allmählich die Schlagkraft, wobei die Geräuschentwicklung allmählich zunimmt, oder mit einem "Anfahrvorgang (ang. rump-up procedure)". Der Leistungsanstieg muss schrittweise über einen Zeitraum von mehreren Minuten erfolgen. Nach dieser Zeit führen Sie die Arbeiten bis zum Ende des Einbaus mit normaler Kraft durch;

- b) technische Lösungen in Form eines Luftschleiers oder anderer Maßnahmen zur Lärminderung (z. B. Isolierabdeckungen, einschließlich: IHC-NMS-System, Beka-Shell-System, HydroNAS-System; HSD (Hydro Sound Dampers; Vibrationstechnik oder so genanntes "Blue piling") zu entwerfen und umzusetzen, um die Auswirkungen von Unterwasserlärm auf Meerestiere zu minimieren. "Blue piling"), um die Auswirkungen von Unterwasserlärm auf Meerestierarten zu minimieren, wobei sichergestellt wird, dass der Lärmpegel so reduziert wird, dass in einer Entfernung von 200 m und 500 m von der Quelle (z. B. beim Rammen von Wänden, Pfählen oder Arbeiten mit Vibrationshämmern) innerhalb der Grenzen des Natura 2000-Gebiets Pommersche Bucht der Lärmexpositionspegel von 140 dB nicht überschritten wird. Ergeben die Lärmmessungen, dass der oben genannte Grenzwert überschritten wird, müssen die Arbeiten eingestellt werden. Informieren Sie unverzüglich den örtlich zuständigen Regionaldirektor für Umweltschutz über die Situation, spätestens 7 Tage nach Eintreten des Ereignisses. Die Arbeiten können fortgesetzt werden, wenn die mit dem regionalen Direktor für Umweltschutz schriftlich vereinbarten Maßnahmen zur Vermeidung von Lärmüberschreitungen durchgeführt worden sind;
  - c) die Bauarbeiten für die einzelnen Gründungsphasen der Wasserbauwerke schrittweise durchzuführen, um die Schallausbreitung im Wasser zu begrenzen, wobei die Arbeiten möglichst zuerst von außen durchgeführt werden und das Gewässer zum Ufer hin schrittweise mit Bauwerken aufgefüllt wird;
  - d) Es ist notwendig, Schweinswale vor Arbeiten, die sich negativ auf ihr Echoortungssystem auswirken können, vorübergehend aus dem Investitionsgebiet zu verscheuchen, z. B. durch den Einsatz akustischer Vergrämungsgeräte: ADD - so genannte "Pinger", AHD, PAL-Warngeräte, Sonar oder andere;
  - e) wasserbauliche Arbeiten (Errichtung von Meeresbauwerken) im Meer sollten zwischen Anfang September und Mitte Januar begonnen werden, also außerhalb der für Meeressäugtiere wichtigen Zeit.
- 2.11. Im Hinblick auf die Meeressäugtiere sollte die Detonation nicht explodierter Objekte (UXO) außerhalb der Sommersaison durchgeführt werden, um das Risiko von Verletzungen durch Druckwellen und PTS bei der Schweinswalpopulation, die sich im Sommer im Projektgebiet aufhält, zu verringern. Wenn dies nicht möglich ist, wird die Detonation während des ganzen Jahres nur dann erlaubt, wenn Meeressäugtiere-Beobachter die Abwesenheit der oben genannten Tiergruppe bestätigt haben. In beiden Fällen sollte folgende Kombination angewandt werden:
- a) Durchführung visueller Beobachtungen durch qualifizierte Meeressäugtiere-Beobachter (MMO) von Bord des Schiffes aus gemäß der von der JNCC-Kommission festgelegten Methodik in Kombination mit passiver akustischer Überwachung (PAM, ang. Passive Acoustic Monitoring) zur Ergänzung der visuellen Beobachtungen durch die MMO, basierend auf der Verwendung einer Reihe von Hydrophonen (PAM-Detektoren), die in den Wassertiefen platziert werden, und spezieller Software zur Verarbeitung der von den Hydrophonen erfassten Geräusche, wobei die folgenden Annahmen zu berücksichtigen sind:
    - Platzierung von Detektoren, so dass Meeressäugtiere in der Zone des potenziellen PTS-Vorkommens erfasst werden können,
    - Einsatz der Detektoren unter Berücksichtigung der bathymetrischen Bedingungen, der Explosivstoffmassen und der Jahreszeit;
    - die Beobachtung mindestens 60 Minuten vor der geplanten Detonation der konventionellen Waffe zu beginnen und die Beobachtung bis 60 Minuten nach der

Detonation fortzusetzen, vorbehaltlich einer Änderung, wenn dies gerechtfertigt ist;

- visuelle Beobachtungen auf Zeiten mit guter Sicht am Tag beschränken; bei ungünstigen Wetterbedingungen, die eine Beobachtung unmöglich machen, sollten keine Sprengungen durchgeführt werden.

- b) Einsatz akustischer Hilfsmittel zur Vergrämung von Robben und Schweinswalen (z. B. Pinger, Sonar oder andere) und/oder zur Isolierung der Lärmausbreitung unter Wasser (z. B. Blasenschleier)

- 2.12. Vor der geplanten Detonation konventioneller Waffen sollten von einem Arbeitsboot aus Sonaruntersuchungen durchgeführt werden, um Fischschwärme zu identifizieren, mit dem Ziel, die Munitionsentsorgung möglicherweise zu verschieben, und falls dies nicht möglich ist, Methoden zur Abschreckung oder Isolierung der Unterwasser-Lärmausbreitung (z. B. Blasenschleier) einzusetzen, um die Auswirkungen auf diese Tiergruppe zu minimieren.
- 2.13. Unterrichtung des Chefinspektors für Seefischerei über die geplanten Arbeiten zwei Monate im Voraus, damit die Fischer gegebenenfalls ihre Fanggeräte umstellen können.
- 2.14. Sicherstellung geeigneter Verfahren und einer archäologischen Überwachung, wenn Arbeiten an einem noch nicht lokalisierten Objekt durchgeführt werden, das möglicherweise als Kulturerbe ausgewiesen ist, um die möglichen Auswirkungen auf ein Kulturerbe zu minimieren und Maßnahmen in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften zu ergreifen.
- 2.15. Ausarbeitung und anschließende Umsetzung eines Plans zur Beseitigung von Blindgängern mit Angabe eines Plans zur Minimierung des Risikos für Meeressäuger und Fische, einschließlich der spezifischen Anwendung der in der Beschlussregelung angegebenen Minimierungsmaßnahmen.
- 2.16. Um Belästigungen in Form von vorübergehend erhöhten Staub- und Lärmemissionen während der Betriebsphase zu begrenzen, unter anderem:
  - a) für die Dauer der Liegezeit des Containerschiffs am Kai Strom von Land aus liefern;
  - b) verwenden Sie Geräte und Behälter, die sicherstellen, dass die Emissionen von Gasen und Schadstoffen reduziert werden, dass sie voll funktionsfähig sind und dass sie von qualifizierten Personen bedient werden;
  - c) das Terminal mit ECO-Geräten auszustatten, die entweder elektrisch oder mit Gas betrieben

werden.

- 2.17. Das Sickerwasser aus dem Lagerbereich der undichten Behälter soll in einem separaten Abwassersystem aufgefangen werden, das an einen abflusslosen doppelwandigen Erdtank angeschlossen ist, der mit einem Tankfüllsensor ausgestattet ist.

**3. Umwelanforderungen, die in den Unterlagen zu berücksichtigen sind, die für den Erlass der in Artikel 72 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes vom 3. Oktober 2008 über die Bereitstellung von Informationen über die Umwelt und ihren Schutz, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Umweltschutz und die Umweltverträglichkeitsprüfung genannten Entscheidung erforderlich sind:**

3.1. Ausstattung des Containerpiers mit einem von der übrigen Fläche durch eine geeignete Pflasterung abgetrennten Bereich für potenziell abtropfende Container, aus dem das Sickerwasser in einem separaten Abwassersystem aufgefangen wird, das an einen doppelwandigen unterirdischen Tank angeschlossen ist.

- 3.2. Die Einfassung des Piers sollte so gestaltet werden, dass sich Robben darauf ausruhen können

(insbesondere auf der Südseite), wobei zu berücksichtigen ist, dass sie von Raubtieren an Land und vom Menschen isoliert sind.) Es wird empfohlen, die Böschung so flach wie möglich zu gestalten (mit einem Mindestquerschnitt von 1:3 oder mehr, z. B. 1:5) und so weit wie möglich auf Starbursts zu verzichten.

- 3.3. Entwerfen Sie die Ableitung des Abwassers aus den KÜcheneinrichtungen in das Abwassernetz, nachdem es zuvor durch einen Fettabscheider geleitet wurde.
  - 3.4. Planung der Einleitung von Abwässern aus Werkstätten, Autowaschanlagen und Tankstellen in die Kanalisation, nachdem sie zuvor in Reinigungsanlagen und Geräte mit Absetzbecken und Ölabscheidern behandelt worden sind.
  - 3.5. Planung der Ableitung von Niederschlagswasser von befestigten Verkehrswegen in ein versiegeltes Regenwasserkanalsystem, nachdem es in Vorbehandlungsanlagen, bestehend aus einem Sandfang und einem Abscheider für Mineralölprodukte, vorbehandelt wurde, und anschließend über Versickerungsbecken in den Boden.
  - 3.6. Auslegung von Puffertanks zur Deckung des Wasserbedarfs des Terminals für Trink- und Löschwasser als geschlossene unterirdische Tanks aus Kunststoff.
  - 3.7. Planung einer ordnungsgemäßen Organisation der Arbeiten im Offshore-Teil des Projekts durch Vermeidung von Überschneidungen und Anhäufung von Einwirkungen gleicher Art, z. B. gleichzeitiger Einsatz von Aggregaten, Baggern, Brechern, Siebmaschinen und Transportfahrzeugen, Vibrationshämmern usw.
  - 3.8. Planung des Standorts von stationären Staub- und Durchflussmessgeräten zur kontinuierlichen Messung von Staub und Gasen, die von Maschinen und Erdarbeiten auf der Baustelle im Onshore- und Offshore-Teil des Projekts ausgehen; bei ungünstigen Ergebnissen Einstellung und Durchführung von Abhilfemaßnahmen, z. B. durch Verringerung der Anzahl der Arbeitsgeräte.
  - 3.9. Ausstattung des Terminals mit einem System teletechnischer Anlagen, das u. a. Folgendes umfasst. Das Terminal wird mit einem System teletechnischer Anlagen ausgestattet, das u. a. Folgendes umfasst: ein Brandmeldesystem (SSP) und ein Rauchabzugssystem, ein CCTV-Videoüberwachungssystem (mit besonderem Augenmerk auf Puffertanks für Trinkwasser), Kabelkanäle für das Netz der teletechnischen Anlagen, ein strukturelles Verkabelungsnetz für IKT mit einem separaten Netz für den Grenzschutz und das Zollamt, ein strukturelles Verkabelungsnetz für Win für das Containerpositionierungssystem, ein Einbruchmelde- und Zugangskontrollsystem, ein System zur Unterstützung der Schiffsannäherung (Navigation), Scanner für das Schiffsannäherungssystem oder radiometrische Gates.
  - 3.10. Für das ins Meer abfließende Regenwasser sollte eine Wasserrückhaltung (Stauseen, Kanalarückhaltung) vorgesehen werden.
  - 3.11. Ausstattung der Containerpier (Anlegestelle) mit drei unabhängigen Regenwasserkanalisationen.
  - 3.12. Der Wasserbedarf des Containerterminals soll aus dem kommunalen Wasserversorgungssystem gedeckt werden.
  - 3.13. Planung der Terminalanlagen mit folgenden Lösungen, um die Auswirkungen der Beleuchtung auf die fliegende Ornithofauna zu minimieren: energieeffiziente LED-Technologie; Leuchten mit speziellem Design, um den Lichtstrom zu lenken: effektive Strahlen- und Intensitätskontrolle.
- 4. Umweltaforderungen zur Begrenzung der grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen:**

Durchführung einer nachträglichen Analyse der Lärmausbreitung auf der Grundlage der in dem bei der grenzüberschreitenden Konsultationssitzung vorgestellten Modell abgegrenzten Kontrollpunkte unter Berücksichtigung des auf deutscher Seite in Ahlbeck entstehenden Kurgebiets.

## 5. Anforderungen hinsichtlich der Notwendigkeit, die Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt zu vermeiden, zu verringern und zu überwachen

5.1. Kontrolle des Betriebs der verschiedenen Ausrüstungen, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der Siedlung verwendet werden - Durchführung der laufenden Wartung, laufende Störungsbeseitigung, u.a. durch die Installation von SSP-Feuermeldern, Rauch- und Einbruchmeldeanlagen und Zugangskontrollen, die Installation eines CCT-Videoüberwachungssystems einschließlich der Abdeckung des eingezäunten Bereichs mit dem Standort der Trinkwasserspeicher.

5.2. Führen Sie die Umweltüberwachung am Projektstandort und in dem Gebiet, das von dem Projekt betroffen sein könnte, wie folgt durch:

5.2.1. Die Überwachung der Investition vor der Investition sollte sich auf folgende Punkte erstrecken:

a) Ichthyofauna. Vor Beginn der Investitionsarbeiten sollten Fischerei- und Ichthyoplanktonanalysen durchgeführt werden, um das Reproduktionspotenzial und die Saisonalität des Fischlaichs zu bestimmen. Diese Befischungen sollten an mindestens zwei Standorten (Transekten) in der Nähe der geplanten Verklappungstelle und an zwei Standorten (Transekten) in unmittelbarer Nähe des geplanten Wellenbrechers durchgeführt werden, und zwar ganzjährig mindestens einmal pro Monat (von Oktober bis Februar) und von März bis September zweimal pro Monat im Abstand von zwei Wochen. Ichthyoplankton sollte taxonomisch klassifiziert und in Bezug auf die Dichte der einzelnen Taxa untersucht werden. Die Überwachung soll es ermöglichen, genau festzustellen, welche Arten im Gebiet des geplanten Projekts zu welchen Zeiten brüten und welche Larven- und Jungtierstadien der Arten in dem Gebiet vorkommen.

b) Meeressäugetiere. Die Überwachung zielt darauf ab, das Vorkommen von Meeressäugetieren wie Schweinswalen und Robben im Bereich des geplanten Projekts sowie im gesamten Gebiet von Swinemünde und in der Nähe der Abraumfelder festzustellen, und wird es ermöglichen, Maßnahmen zur Schadensbegrenzung während der Bauphase des Projekts festzulegen. Die passive akustische Überwachung von Schweinswalen sollte mit eigenständigen C-POD-"Klick"-Detektoren erfolgen. Im Projektgebiet und im Gebiet von Swinemünde sollten mindestens drei Schweinswal-Detektoren (C-PODs) aufgestellt werden. Außerdem sollten 3 CPOD-Geräte in zwei verschiedenen Referenzparzellen installiert werden, die innerhalb des Bereichs der Verhaltensreaktion auf Rammarbeiten liegen. Durchführung des Säugetiermonitorings gemäß der vom WIOS der Staatlichen Umweltüberwachung veröffentlichten oder an die Bedürfnisse und Bedingungen des jeweiligen Beobachtungsstandorts und der Arten innerhalb der Projektgrenzen und in der Umgebung angepassten Methodik zur Überwachung der Arten. Die Überwachung sollte sich über einen Zeitraum von 1 Jahr erstrecken.

5.2.2. Die Überwachung während der Bauphase sollte Folgendes umfassen:

a) Unterwasserlärm. Ziel der Überwachung ist die Ermittlung des Lärmpegels. Der Unterwasserlärm sollte mit Messbojen gemessen werden, die mit einem Rundum-Hydrophon ausgestattet sind, um Unterwassergeräusche im Frequenzbereich von 10 Hz bis 20 Hz aufzuzeichnen. Der Messstandort, d. h. die Position der Bojen, die den Umgebungslärm messen, sollte so festgelegt werden, dass der Unterwasserlärmpegel im Natura-2000-Gebiet Pommersche Bucht, in dem der Schweinswal geschützt ist, bewertet werden kann, indem die

Bojen in einem Abstand von 200 m und 500 m von der Schallquelle installiert werden, entsprechend den Richtlinien des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (2013), im Folgenden BSH. Die Überwachung zielt darauf ab, die Modelle zu detaillieren und das Ausmaß der Auswirkungen des anthropogenen Lärms auf die Meeresfauna zu überprüfen, wobei Methoden zur Lärmreduzierung (z. B. große Blasenschleier (BBC), kleine Blasenschleier (SBC), doppelte Blasenschleier (DBBC)) eingesetzt werden. Hydroschalldämpfer (HDC), sowie die Sicherstellung, dass der Lärmpegel so reduziert wird, dass der Lärmexpositionspegel  $SEL_{ss} = 140 \text{ dB re } 1 \text{ uPa}^2\text{s}$  (SEL single - strike) innerhalb der Grenzen des Natura-2000-Gebiets, das zum Schutz der Schweinswale ausgewiesen ist, nicht überschritten wird. Sollten die Messungen ergeben, dass der oben genannte Schwellenwert von 140 dB in einer Entfernung von 200 m überschritten wird und eine Verhaltensreaktion bei den Schweinswalen hervorruft, werden die Bohrungen gestoppt und zusätzliche Minimierungsmaßnahmen in Form eines Luftschleiers (z. B. BBC, SBC, DBBC, HDC) angewandt, bis der Expositionspegel sichere Werte von 130 dB erreicht, und zwar nach Rücksprache mit dem Wildtierbeauftragten.

- b) Akustischer Lärm. Messungen der Lärmemissionen in die Umwelt sollten während intensiver Arbeiten auf dem Terminalgelände und der Bodenbefestigung durch Rammen und Spundwände sowie nachts durchgeführt werden. Damit sollen zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, um die Auswirkungen auf die nächstgelegene Wohnbebauung zu minimieren. Lärmmessungen in der Nähe der nächstgelegenen Wohnbebauung sollten auch während der Bauunterbrechung durchgeführt werden, um den Lärmhintergrund in dem Gebiet (Lärmpegel von allen anderen Schallquellen) richtig einschätzen zu können. Die Ergebnisse der Überwachung müssen der Behörde, die das Beschluss für das Projekt getroffen hat, und der Kontrollbehörde, d.h. dem Provinzialinspektor für Umweltschutz, innerhalb eines Monats nach dieser Analyse vorgelegt werden.
- c) Ichthyofauna. Die Erhebungen sollten regelmäßig, mindestens einmal pro Woche, durchgeführt werden. Im Bereich der Aushubdeponie sollte die Temperatur des oberflächennahen Wassers (in einer Tiefe von etwa 1 m) im März alle 2-3 Tage überwacht werden. Das Einbringen des Baggerguts in das Meer erfolgt unter ichthyologischer Aufsicht, wenn die Baggarbeiten zwischen März und Ende September durchgeführt werden. Die ichthyologische Überwachung im Bereich der Ablagerung des Abraums wird im März alle 2-3 Tage die Temperatur des oberflächennahen Wassers (in einer Tiefe von ca. 1 m) messen. Wenn die Wassertemperatur im Bereich der Baggerablagerungsstelle über einen Zeitraum von 7 Tagen über 6 °C bleibt (dann kann mit dem Beginn des Laichens der Frühjahrsheringe gerechnet werden). Danach sollten mindestens einmal wöchentlich an mehreren, zuvor von einem Ichthyologen festgelegten Teststellen regelmäßige Bodenbeobachtungen mit einer Unterwasserkamera durchgeführt und bei fehlender ausreichender Wassertransparenz mit einer Schaufel Proben vom Boden entnommen werden, um festzustellen, ob das Laichen der Art im Bereich der Verklappungstelle begonnen hat. Wird in der unmittelbaren Umgebung der Verklappung eine hohe Dichte an abgelegten Eiern oder frisch geschlüpften Larven mit noch nicht resorbierten Dottersäcken festgestellt, wird die Baggerung bis Ende Mai eingestellt.
- d) Zustand und Qualität des Wassers und der Sedimentausbreitung. Durchführung von Erhebungen bei Baggarbeiten und Verklappungsarbeiten. Diese Untersuchungen des Sauerstoffgehalts und der Schwebstoffe sollten während der Landgewinnungsarbeiten einmal wöchentlich und während der Verklappungsarbeiten einmal wöchentlich während der Laichzeit der Fische, d.h. von April bis September, durchgeführt werden (unter Vorbehalt von April bis

Juli, wenn die Ichthyoplanktonuntersuchungen keine laichenden Fische im Verklappungsbereich ergeben). Für diese Analysen sollten 2-3 Messstellen in einem Abstand von 0,2 km von der Quelle der Schwebstoffemissionen bestimmt werden. Darüber hinaus sollten während der Bagger- und Verklappungsarbeiten einmal im Monat Analysen des Salzgehalts, des BSB5, der Secchi-Scheibensichtbarkeit, des Chlorophd "a", des Nitrats, des Nitrits, des Ammoniumstickstoffs, des Gesamtstickstoffs, des Phosphats und des Gesamtphosphors durchgeführt werden. Liegt der Sauerstoffgehalt am Boden (in einer Entfernung von 0,2 km von der Quelle) von weniger als 4 mg O<sub>2</sub>/l, sollten die Arbeiten für mindestens 24 Stunden eingestellt werden. Bei der Wiederaufnahme der Arbeiten nach einer Unterbrechung, die durch eine Überschreitung der Konzentration an suspendierten Feststoffen oder an gelöstem Sauerstoff verursacht wurde, müssen diese Parameter an den Überwachungspunkten erneut gemessen werden. Um die Ausgangsbedingungen (natürliche Wassertrübung) zu ermitteln, sollte die Überwachung mindestens eine Woche vor Beginn der Arbeiten am Meeresboden, die eine Störung des Sediments verursachen, eingeleitet werden. Die Überwachung der Sedimentausbreitung sollte während des gesamten Zeitraums der Arbeiten am Meeresboden, die eine Störung des Sediments verursachen, und danach noch eine Woche lang fortgesetzt werden.

- e) Anwesenheit von Meeressäugtieren und Ichthyofauna im Falle der Detonation von Munition. Ziel der Überwachung ist es, die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen von Munition auf Meeressäugtieren und Fische zu bewerten. Die Überwachungsmethoden sollten Folgendes umfassen: für Fische: Sonaruntersuchungen von einem Arbeitsboot aus, um Fischschwärme zu identifizieren, damit der Zeitpunkt der Munitionsräumung oder der Einsatz von Vergrämungsmethoden angepasst werden kann; und für Meeressäuger: visuelle Beobachtungen durch qualifizierte Meeressäugtiere-Beobachter (MMOs) von Bord des Schiffes aus gemäß der von der JNCC-Kommission festgelegten Methodik in Kombination mit einer passiven akustischen Überwachung (PAM), die auf dem Einsatz einer Reihe von Hydrophonen im Wasser (PAM-Detektoren) beruht. Die PAM-Detektoren sollten so aufgestellt werden, dass festgestellt werden kann, ob sich Meeressäugtiere in der Zone des potenziellen PTS-Vorkommens befinden. Die Überwachung sollte mindestens 60 Minuten vor der geplanten Detonation einer konventionellen Waffe beginnen und bis 60 Minuten nach der Detonation fortgesetzt werden, wobei in begründeten Fällen Abweichungen möglich sind. Die visuelle Überwachung sollte auf Zeiten mit guter Sicht am Tag beschränkt werden. Bei ungünstigen Wetterbedingungen, die eine Beobachtung verhindern, sollte die Explosion nicht durchgeführt werden. Wenn Meeressäugtiere vor der geplanten Munitionsräumung entdeckt werden, sollte die Detonation verschoben werden. Sollte eine außerplanmäßige Sprengung erforderlich sein, werden Maßnahmen wie visuelle Beobachtungen, passive akustische Überwachung und die Vergrämung von Meeressäugtieren unmittelbar vor der Sprengung, z. B. mit Pingern, kombiniert.

5.2.3. Die Überwachung während der Betriebsphase sollte Folgendes umfassen:

- a) Ichthyofauna. Durchführung von Erhebungen über die Ichthyofauna, sowohl über die adulten Stadien als auch insbesondere über das Ichthyoplankton, in den Gebieten, in denen die Landgewinnung- und Verklappungsarbeiten durchgeführt werden. Ziel der Überwachung ist es, die Auswirkungen der geplanten Investition auf die Veränderungen in der Zusammensetzung und Struktur der Ichthyofauna durch die Gezeiten zu bewerten. Nach Abschluss der Arbeiten sollten jährliche (in Abständen von 4 Mal pro Jahr) ichthyologische Untersuchungen

durchgeführt werden. Diese Erhebungen sollten an 2 Stellen (Transekten) in der Nähe der Verklappungstelle und an 2 Stellen (Transekten) in der Nähe des geplanten Wellenbrechers durchgeführt werden. Sie sollten über vier Forschungsperioden (Frühling, Sommer, Herbst und Winter) durchgeführt werden. Die gefangenen Fische sollten nach Arten klassifiziert werden. Das Gesamtgewicht des Fangs und das Gesamtgewicht der Individuen jeder Art im Fang sollten gemessen werden. Je nach Größe des Fangs sollten alle Individuen der Arten in der Probe gemessen oder eine repräsentative Probe für eine solche Messung entnommen werden. Der Umfang und die Qualität der für die Messungen und detaillierten Analysen entnommenen Proben müssen den allgemein gültigen Methoden für die Durchführung dieser Art von ichthyologischen Untersuchungen entsprechen. Die Untersuchungen sollten durch eine Analyse der Fangstatistiken für das betreffende Einzugsgebiet und eine Beobachtung der Fangtätigkeiten ergänzt werden. Auch invasive Arten sollten überwacht werden, wobei der Schwerpunkt auf der Großaugengrundel liegt.

- b) Benthische Überwachung. Ziel der Überwachung ist es, die Auswirkungen des Baus von Unterwasserstrukturen auf den Erhaltungszustand der Lebensräume und die Erhaltung der biologischen Vielfalt im Projektgebiet zu bewerten, indem die Besiedlung der Flächen kontrolliert und die Artenzusammensetzung der Epiphyten und anderer Organismen, die die Flächen besiedeln, bestimmt wird. Die Grundlagenerhebung muss die folgenden Elemente der benthischen Lebensgemeinschaften erfassen: Infauna, d. h. typische Makrozoobenthosgemeinschaften (einschließlich: Zusammensetzung und Anzahl der Arten, Dominanz, Häufigkeit, Abundanz/Dichte, Biomasse), Makrophyten, d. h. Algen und höhere Vegetation, und epiphytische Organismen mit der dazugehörigen Fauna auf dem neu geschaffenen "künstlichen Riff" (einschließlich: Zusammensetzung und Anzahl der Arten, Bodenbedeckung, Biomasse). Darüber hinaus sollten auch invasive Arten erfasst werden. Diese Forschung sollte in 1, 3. und 5. Betriebsjahr, wodurch die Richtung der Veränderungen in den Biozönosen bestimmt werden kann. Die Erhebungen sollten unmittelbar nach Abschluss des Projekts beginnen und so lange fortgesetzt werden, bis sich die geschädigte Assemblage vollständig erholt hat und/oder sich die epiphytische Assemblage gebildet hat, d. h. über einen Zeitraum von fünf Jahren (d. h. bis sich die quantitative Struktur der langlebigsten Arten - Muscheln - erholt hat). Die Makrozoobenthos-Bodenprobenahmestationen sollten in der Achse der Bodenströmung liegen. Erhebungen des Makrozoobenthos des Weichbodens sollten nach Standardmethoden - HELCOM COMBINE, 2014 - und der epiphytischen Flora und Fauna nach der Methodik von Kruk-Dowgiało et al. 2010 durchgeführt werden.
- c) Überwachung von Veränderungen der Küstenlinie. Ziel der Überwachung ist es, die Auswirkungen der Entwicklung auf die Küstenlinie zu bewerten. Die Studie sollte das Gebiet zwischen der LNG-Schutzmauer bei etwa 423 kmU und 420 kmU abdecken. Die Messungen sollten über einen Zeitraum von mindestens 5 Jahren und mindestens vierteljährlich oder bei starken hydrodynamischen Phänomenen unmittelbar nach dem Ereignis durchgeführt werden. Einmal im Jahr sollte die Überwachung auf eine Tiefe von mindestens 10 m unter dem Meeresspiegel ausgedehnt werden. Darüber hinaus sollten einmal jährlich die Orthofotos, NMT und NMPT auf das Gebiet von der Westgrenze der Republik bis 419 kmU ausgedehnt werden. Die Kontrolle der Messungen sollte sich auf ein Netz von Repertoirepunkten stützen, die in Abständen von 1 km entlang des Ufers an der Grenze des Gebiets verteilt sind. Während der Vermessung sollte eine Kontrollmessung auf den Riffen, dem Strand, dem Dünenkamm und den Zwischendünen in einem regelmäßigen Raster in einem Abstand von mindestens 100 m entlang

des Ufers unter Verwendung von GNSS RTK RTN mit einer Genauigkeit von  $\pm 1$  cm durchgeführt werden. Für ein einheitliches Geländemodell sollte die Höhenmessung durch bathymetrische Daten bis zu einer Tiefe von 5 m unter dem Meeresspiegel ergänzt werden. mit dem Echolot in einem Raster von nicht weniger als 5 m. Auf jedem Profil sollte der maximale Abstand zwischen aufeinanderfolgenden Tiefenmesspunkten mindestens 1 m betragen. Die Genauigkeit der Positionsbestimmung am Kalibrierpunkt bei der Überprüfung der Genauigkeit des Positionierungssystems sollte  $\pm 0,5$  m betragen. Die Genauigkeit der Höhenbestimmung am Kalibrierungspunkt bei der Überprüfung der Genauigkeit des Positionierungssystems sollte weniger als 3 cm betragen, und die Genauigkeit der Tiefenbestimmung sollte weniger als  $< 5$  cm betragen. Die Messungen für jede Messreihe sollten unter ähnlichen Seegangbedingungen durchgeführt werden, jedoch mit einem Seegang am Messort von nicht mehr als 2st.B. Beschreiben Sie bei bathymetrischen Vermessungen die Wetterbedingungen (Wind, Wellengang, Sicht), die zu Beginn und am Ende eines jeden Vermessungstages sowie alle 4-6 Stunden während des Vermessungstages herrschen. Die Wasserstandsmessung sollte auf GNSS-RTK/RTN-Messungen beruhen. Die aus GNSS-Satellitenmessungen ermittelten Ellipsoidhöhen sollten in das staatliche Höhensystem PL-EVRF2007-NH umgerechnet werden, das auf dem vom Zentralamt für Geodäsie und Kartographie (<http://www.gugik.gov.pl/bip/prawo/modele-danych>) veröffentlichten Quasi-Geoidmodell basiert. Alle erfassten Daten sollten im aktuellen Geodatensystem in PL-2000 und Höhendaten im System PL-EVRF2007- NH erfasst werden. Die Messungen sollten mindestens vierteljährlich oder im Falle intensiver hydrodynamischer Erscheinungen unmittelbar danach durchgeführt werden. Einmal im Jahr sollte die Überwachung auf eine Tiefe von mindestens 10 m unter dem Meeresspiegel ausgedehnt werden. Die Analyse der Veränderungen des Sohlenreliefs und der Materialbewegungen sollte mit einer kombinierten detaillierten Relief- und Sohlenkarte durchgeführt werden, die das Überwachungsgebiet abdeckt. Auf der Grundlage der erfassten Daten (NMT) sollten die momentane Position der Wasserlinie, der Dünengrundlinie und der Linie, die die Spitze der Düne markiert, bestimmt und auf der Grundlage der klassifizierten LiDAR-Punktwolke Karten der Reliefunterschiede und der Landbedeckungsänderungen erstellt werden. Außerdem sollten Karten über die Veränderung der Breite des Strandes, die Veränderung der Lage der Dünengrundlinie und die Berechnung der Veränderung des Volumens des Sedimentmaterials erstellt werden. Im Rahmen der Überwachung sollten ein Orthofoto, ein numerisches Geländemodell (NMT) und ein numerisches Landbedeckungsmodell (NMTP) sowie eine klassifizierte Punktwolke auf der Grundlage von hochauflösenden (weniger als 5 cm Auflösung) Daten aus LiDAR-Aufzeichnungen erstellt werden. Der Vermessungsauftragnehmer sollte auch Quelldateien und Spuren der Bewegung der Einheiten während der Vermessung einschließlich Standort und Richtung zur Verfügung stellen.

- 5.3. Die Überwachung vor der Investition sollte einmal vor Beginn der Arbeiten durchgeführt werden und muss wiederholt werden, wenn die Bauarbeiten nicht innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung durchgeführt werden.
- 5.4. Übermittlung der Überwachungsergebnisse an den Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin zusammen mit einem Vorschlag für Präventiv- oder Minimierungsmaßnahmen, falls erforderlich, in Form von:
  - Fortschrittsberichte innerhalb von 3 Monaten nach Ende des jeweiligen Studienjahres;
  - Abschlussberichte (Zusammenfassung des gesamten Forschungszyklus) - innerhalb von 6 Monaten nach Abschluss der Forschung für die Umweltressource.

5.5. Werden im Zwischen- oder Abschlussbericht erhebliche negative Auswirkungen auf eine Umweltressource nachgewiesen oder andere erhebliche Umweltrisiken festgestellt, sollten im Überwachungsbericht vorbeugende und/oder minimierende Maßnahmen zur Umsetzung und Kontrolle der Ergebnisse vorgeschlagen werden. Im Falle des unerwarteten, unkontrollierten Auftretens erheblicher Veränderungen des Erhaltungszustands natürlicher Lebensräume und der Lebensräume geschützter Pflanzen- und Tierarten, einschließlich derjenigen, die in Natura-2000-Gebieten unter Schutz stehen, die erhebliche Auswirkungen auf die Elemente der natürlichen Umwelt haben können, ist der Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin unverzüglich zu benachrichtigen und eine fachliche Bewertung der Ursachen der beobachteten Veränderungen vorzulegen, einschließlich einer Darstellung der Möglichkeiten zur Behebung und Vermeidung der ungünstigen Erscheinungen: innerhalb eines Monats nach Feststellung der schädlichen Auswirkungen eine fachliche Bewertung mit Schlussfolgerungen und Empfehlungen vorzunehmen und diese (in jedem Fall) unmittelbar danach, spätestens jedoch einen Monat nach der Bewertung, an den Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin zu übermitteln.

5.6. Die Abschlussberichte über die Überwachung einer bestimmten Umweltressource sollten in zwei Teile gegliedert sein: erster Teil: die Ergebnisse der Untersuchungen aus dem betreffenden Zeitraum; zweiter Teil: ein Vergleich der Ergebnisse mit den Erkenntnissen, die in dem Bericht enthalten sind, der die Grundlage für den Erlass dieses Beschlusses bildet, und in dieses Beschlusses, um die Auswirkungen des Projekts auf eine bestimmte Umweltressource korrekt zu bewerten.

5.7. Das Überwachungsprogramm mit Angabe der Methodik für die Durchführung und der Fristen für die Übermittlung der Ergebnisse an diese Behörde ist dem Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin vor Beginn der Überwachung zur Genehmigung vorzulegen. Bei der Festlegung des Umfangs der Überwachung sollten die in der Begründung dieses Beschlusses enthaltenen Annahmen, die während der Arbeiten am Bericht über die Umweltauswirkungen des Projekts gesammelten Informationen und andere Daten über die natürliche Umwelt des untersuchten Gebiets berücksichtigt werden.

5.8. Auf der Grundlage der vorgelegten Überwachungsergebnisse kann der Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin beschließen, den Überwachungszeitraum zu verlängern, den Umfang der Überwachung zu ändern oder andere Minimierungsmaßnahmen anzuwenden.

**6. Nach der Umsetzung sollte eine Analyse der Lärmemissionen** durchgeführt werden. Die Analyse sollte nach dem ersten Betriebsjahr des Terminals durchgeführt werden, und die Messungen sollten bei der Einfahrt in den Hafen und beim Anlegen der Containerschiffe vorgenommen werden. Die Messungen sollten es ermöglichen, das tatsächliche Ausmaß der Lärmbelastung sowohl am Tag als auch in der Nacht zu beurteilen. Die Ergebnisse der Analyse nach Abschluss der Arbeiten müssen zusammen mit den gegebenenfalls vorgeschlagenen Minimierungsmaßnahmen innerhalb eines Monats nach Durchführung dieser Analyse der Entscheidungsbehörde für das Projekt und der Kontrollbehörde, d.h. dem Inspektor für Umweltschutz der Provinz, vorgelegt werden. Die Analyse sollte auch grenzüberschreitende Auswirkungen berücksichtigen.

**7. Die Verpflichtung zur Durchführung einer erneuten Prüfung** der Umweltauswirkungen eines Projekts im Rahmen des Verfahrens zum Erlass der Entscheidung gemäß Artikel 72 Absatz 1 Nummer 10 des Gesetzes vom 3. Oktober 2008 über die Bereitstellung von Informationen über die Umwelt und ihren Schutz, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Umweltschutz und die

Umweltverträglichkeitsprüfung (Gesetzblatt. 2023, Pos. 1094 mit Änderungen) hinsichtlich der Auswirkungen von Unterwasserlärm auf Meeressäugetiere und Ichthyofauna, mit besonderem Augenmerk auf den Schweinswal während der Bauphase des Projekts, unter Berücksichtigung aller Arbeiten, die in den Meeresboden eingreifen (hauptsächlich im Zusammenhang mit der Gründung von Spundwänden, Pfählen oder der Aushärtung der Containerpierstruktur), zusammen mit der Angabe spezifischer Minderungsmaßnahmen in Bezug auf diese Tiergruppen. Zu diesem Zweck sollte vor Beginn der Bauarbeiten ein Schallschutzkonzept erstellt werden, das u. a. folgende Angaben enthält: Art des zu verwendenden Vorhangs, Ort der Messungen, Definition der Überschreitung des maximalen Schallpegels, Zeitpunkt, zu dem der Betrieb eingestellt werden muss.

#### **I.D. Für den Teil des Projekts befindet sich im maritimen Bereich, der das Hafenbecken und die Zufahrtsstraße zum Terminal umfasst:**

##### **1. Art und Ort des Projekts:**

- 1.1. Der Offshore-Teil des Projekts, der das Hafenbecken und das Einfahrtgleis zum Terminal umfasst, besteht aus einem Hafenbecken mit einer Drehscheibe von maximal 800 m Durchmesser und einer Tiefe von -14,5 m bis zur Ordinate sowie einem Einfahrtgleis zum Terminal von ca. 2.100 m Länge (von der Drehscheibe bis zum bestehenden Gleis) und einer Tiefe von -14,5 m bis zur Ordinate.  
- als ein Projekt eingestuft wird, das in jedem Fall erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben kann, wie in § 2 Abs. 1 Nr. 34 der Verordnung des Ministerrats vom 10. September 2019 über Projekte, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können ("Gesetzblatt 2019", Pos. 1839 mit Änderungen).
- 1.2. Der maritime Teil des Projekts, der das Hafenbecken und die Fahrrinne umfasst, befindet sich im Küstenmeer und auf den Parzellen 172 Warszów Area 11 und 206 Warszów Area 16.
- 1.3. Die detaillierten Merkmale des küstennahen Teils des Projekts, einschließlich des Hafenbeckens und der Fahrrinne, sind in Anhang 1 zu diesem Beschluss dargestellt, der Standort ist in Anhang 2 zu diesem Beschluss angegeben.

##### **2. Bedingungen für die Nutzung des Landes in der Durchführungs-, Betriebs- oder Nutzungsphase des Projekts unter besonderer Berücksichtigung der Notwendigkeit, wertvolle Naturwerte, natürliche Ressourcen und Denkmäler zu schützen und die Beeinträchtigung benachbarter Gebiete zu begrenzen:**

- 2.1. Durchführung des Projekts unter Aufsicht von Wildtieren, d.h. Gewährleistung der Aufsicht durch einen Ichthyologen und Zoologen für die verbleibenden Meerestierarten, um den Verlauf der Arbeiten während der Anbringung der Lärmschutzwände und Sedimentbarrieren zu kontrollieren.
- 2.2. Um die Belästigung während der Bauphase in Form eines vorübergehenden Anstiegs der Staub- und Lärmemissionen zu begrenzen, muss unter anderem:
  - a) alle Arbeiten, die einen hohen Lärmpegel verursachen, tagsüber durchzuführen, wobei die Möglichkeit besteht, die Arbeiten nachts durchzuführen, wenn dies aus technischen Gründen erforderlich ist, und gleichzeitig keine Lärmbelästigung in akustisch geschützten Bereichen zu verursachen (kontinuierliche Überwachung der Lärmemissionen in diesen Gebieten);
  - b) ein Zeitplan für die Durchführung der Arbeiten aufgestellt werden, der berücksichtigt, dass sich überschneidende Arbeiten, die eine hohe akustische Belastung verursachen, vermieden werden, wobei den Arbeiten, bei denen Mauern, Pfähle oder Vibrationshämmer eingesetzt werden, besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird;

- c) voll funktionsfähige und von qualifizierten Personen bediente Geräte und Fahrzeuge einzusetzen;
  - d) die Geräte, Maschinen und Werkzeuge, die Lärm verursachen und gerade nicht benutzt werden, abschalten;
  - e) Einsatz von elektrisch betriebenen Geräten und Maschinen für Bauarbeiten, einschließlich Erdbewegungsarbeiten am Containerpier (z. B. Transportmaschinen, Siebe, Brecher, Bagger, Förderbänder), um die NO-Emissionen um 50 % oder mehr zu reduzieren;
- 2.3. Eine ausreichende Anzahl von Überlaufdämmen auf dem Wasser während der Arbeiten vorsehen, um ein unkontrolliertes Austreten von Ölstoffen zu verhindern.
- 2.4. der Zeitplan für die Bauarbeiten ist so zu gestalten, dass die ganzjährige Ferienzeit in Swinemünde einschließlich der Kurzzone berücksichtigt wird, insbesondere die intensive Sommerferienzeit vom 1. Mai bis 1. Oktober;
- 2.5. Informieren und warnen Sie mit Schildern vor Bauarbeiten.
- 2.6. Die folgenden Maßnahmen ergreifen, um die Ausbreitung von Sedimenten zu minimieren:
- a) Die Arbeiten für den Hafenausbau, d. h. insbesondere das Ablegen des Baggerguts an der Verklappungstelle, sollten nicht unter intensiven hydro-meteorologischen Bedingungen, einschließlich ziemlich starker Winde (5°B), durchgeführt werden;
  - b) Anpassung des Arbeitsplans an die vorherrschenden meteorologischen Bedingungen und, bei starkem Wind aus W bis N und aus E bis S, Verwendung von Schirmen (einschließlich z. B. des so genannten Typs II, mittlerer Vorhang), die an der entsprechenden (leeseitigen, d. h. windabgewandten) Begrenzung des Arbeitsbereichs aufgehängt werden, die Intensität der Dispersion von Schwebstoffen; die einzelnen Schutzschirme (Vorhänge) sollten durch Verbindungsstücke miteinander verbunden werden, die Lücken zwischen den einzelnen Abschnitten verhindern; diese Konstruktion sollte mit Hilfe von Bodenankern und Ankerdrähten am Gewässergrund verankert werden.
  - c) Einsatz mechanischer Bagger (z. B. Tieflöffelbagger), die mit Rohren ausgestattet sind, um das Baggergut auf den Boden des Baggerfeldes abzuladen, so dass es nicht direkt unter der Wasseroberfläche aufschlägt, sowie Überwachung der Wasserqualität und der Sedimentausbreitung;
  - d) Wenn während der Baggarbeiten erhebliche Mengen an kohäsiven Böden mobilisiert werden, sollten an der westlichen Grenze des Baggerbereichs in den Windrichtungen von NE bis SE Schirmen (so genannte "Vorhänge") errichtet werden, um die Ausbreitung von Schwebstoffen zu begrenzen;
- 2.7. Führen Sie die folgenden Maßnahmen zur Minimierung der Ichthyofauna ein:
- a) die Arbeiten zur Ablagerung von Abraum auf die Verklappungstelle sollten außerhalb der Laichzeit der Fische, d. h. außerhalb des Zeitraums von April bis September, durchgeführt werden. Das Baggergut darf jedoch ab dem 1. Juli auf der Verklappungstelle abgelagert werden, wenn die Ichthyoplankton-Analysen im Rahmen der laufenden Investitionsüberwachung keine hohe Dichte von Eiern und Larven anderer Fischarten als des Frühjahrsherings ergeben, die zwischen Juli und September aussterben, solange die Sedimentvorhänge vorhanden sind;
  - b) im Falle anormaler Wassertemperaturen im März in der Pommerschen Bucht, wenn die Wassertemperatur in einer Tiefe von 0,5-1,0 m unter der Wasseroberfläche im Bereich der Fackel für einen Zeitraum von 7 Tagen über 6°C gehalten wird und somit den Beginn des Laichprozesses des Frühjahrsherings ermöglicht, die Arbeiten an der Verklappungstelle einzustellen oder das Aushubmaterial zu lagern und gleichzeitig den Boden in einem Umkreis von 100 m von der

Verklappungstelle regelmäßig (mindestens 1-2 Mal pro Woche) mit einer Unterwasserkamera zu beobachten und bei unzureichender Wassertransparenz mit einer geeigneten Schaufel Proben vom Boden zu nehmen, um festzustellen, ob das Abbläuen dieser Art im Bereich der Verklappungstelle begonnen hat; im Falle einer hohen Konzentration von abgelegten Eiern oder frisch geschlüpften Larven mit noch nicht resorbierten Dottersäcken in unmittelbarer Nähe der Aushubstelle sollte der Aushub bis Ende Mai eingestellt werden;

c) Bei Landgewinnungs- und Verklappungsarbeiten, die zur Bildung übermäßiger Mengen an Schwebstoffen führen, sollten Schleier (so genannte Vorhänge) als Barriere gegen das Eindringen feiner Partikel eingesetzt werden, die in der Wassertiefe außerhalb des Bereichs der Investitionsarbeiten schwimmen. An Stellen mit höherer Strömungsgeschwindigkeit sollten Vorhänge mit doppelten Schwimmern und doppelt verstärkter Verankerung verwendet werden; wenn an mehreren voneinander entfernten Stellen gleichzeitig Landgewinnungsarbeiten durchgeführt werden, sollten für jeden Punkt (z. B. ein Bagger in Betrieb) separate Vorhänge verwendet werden. Die Gestaltung des Vorhangs und die Art und Weise, wie er angebracht wird, sollten mit der ichthyologischen Überwachung abgestimmt werden und von den hydromorphologischen Bedingungen der Standorte der Landgewinnungsarbeiten und die Verklappungstelle abhängen; werden Fische gesichtet, nachdem die Anlage eingerichtet und mit dem Vorhang geschlossen wurde, sollten sie gefangen und an einen anderen Standort mit ähnlichen Umweltbedingungen gebracht werden;

d) falls der Gehalt an suspendierten Feststoffen im Wasser in einer Entfernung von 0,2 km von der Emissionsquelle 200 mg/l übersteigt, müssen die Landgewinnungs- und Verklappungsarbeiten für mindestens 48 Stunden eingestellt werden. Liegt der Sauerstoffgehalt am Boden in einer Entfernung von 0,2 km von der Quelle unter 4 mg O<sub>2</sub>/l, sollten die Arbeiten für mindestens 24 Stunden eingestellt werden. Bei der Wiederaufnahme der Arbeiten nach einer Unterbrechung, die durch eine Überschreitung der Konzentration an suspendierten Stoffen oder an gelöstem Sauerstoff verursacht wurde, müssen diese Parameter im Rahmen der laufenden Überwachung der Wasserqualität erneut gemessen werden;

e) Einsatz von Technologien zur Gewinnung und Lagerung von Baggergut, die die Verschlammung des Wassers verringern, einschließlich des Einsatzes von Saugbaggern mit mechanischer oder hydraulischer Verbindung des Baggerguts.

2.8. Im Hinblick auf die Meeressäugetiere sollte die Detonation nicht explodierender Objekte (UXO) außerhalb der Sommersaison durchgeführt werden, um das Risiko von Verletzungen durch Druckwellen und PTS bei der Schweinswalpopulation, die sich im Sommer im Projektgebiet aufhält, zu verringern. Wenn dies nicht möglich ist, wird die Detonation während des ganzen Jahres nur dann erlaubt, wenn Meeressäugetiere-Beobachter die Abwesenheit der oben genannten Tiergruppe bestätigt haben. In beiden Fällen sollte folgende Kombination angewandt werden:

a) visuelle Beobachtungen durch qualifizierte Meeressäugetiere-Beobachter (MMOs) an Bord des Schiffes gemäß der von der JNCC-Kommission festgelegten Methodik, kombiniert mit passiver akustischer Überwachung (PAM) zur Ergänzung der visuellen Beobachtungen durch die MMOs, basierend auf der Verwendung einer Reihe von Hydrophonen im Wasser (PAM-Detektoren) und spezieller Software zur Verarbeitung der von den Hydrophonen erfassten Geräusche, wobei von folgenden Voraussetzungen ausgegangen wird:

- Platzierung von Detektoren, so dass Meeressäugetiere in der Zone des potenziellen PTS-Vorkommens erfasst werden können,

- Einsatz der Detektoren unter Berücksichtigung der bathymetrischen Bedingungen, der Explosivstoffmassen und der Jahreszeit;
- die Beobachtung mindestens 60 Minuten vor der geplanten Detonation der konventionellen Waffe zu beginnen und die Beobachtung bis 60 Minuten nach der Detonation fortzusetzen, vorbehaltlich einer Änderung, wenn dies gerechtfertigt ist;
- visuelle Beobachtungen auf Zeiten mit guter Sicht am Tag beschränken; bei ungünstigen Wetterbedingungen, die eine Beobachtung unmöglich machen, sollten keine Sprengungen durchgeführt werden.

- b) Einsatz akustischer Hilfsmittel zur Vergrämung von Robben und Schweinswalen (z. B. Pinger, Sonar oder andere) und/oder zur Isolierung der Lärmausbreitung unter Wasser (z. B. Blasenschleier).

- 2.9. Vor der geplanten Detonation konventioneller Waffen sollten von einem Arbeitsboot aus Sonaruntersuchungen durchgeführt werden, um Fischschwärme zu identifizieren, mit dem Ziel, die Munitionsentsorgung möglicherweise zu verschieben, und falls dies nicht möglich ist, Methoden zur Abschreckung oder Isolierung der Unterwasser-Lärmausbreitung (z. B. Blasenschleier) einzusetzen, um die Auswirkungen auf diese Tiergruppe zu minimieren.
- 2.10. Unterrichtung des Chefinspektors für Seefischerei über die geplanten Arbeiten zwei Monate im Voraus, damit die Fischer gegebenenfalls ihre Fanggeräte umstellen können.
- 2.11. Sicherstellung geeigneter Verfahren und einer archäologischen Überwachung, wenn Arbeiten an einem noch nicht lokalisierten Objekt durchgeführt werden, das möglicherweise als Kulturerbe ausgewiesen ist, um die möglichen Auswirkungen auf ein Kulturerbe zu minimieren und Maßnahmen in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften zu ergreifen.
- 2.12. Ausarbeitung und anschließende Umsetzung eines Plans zur Entfernung von Blindgängern mit Angabe eines Plans zur Schadensbegrenzung für Meeressäugetiere und Fische, einschließlich der spezifischen Anwendung von Minimierungsmaßnahmen, die in der Entschließung des Beschlusses angegeben sind.
- 2.13. Um Belästigungen in Form von vorübergehend erhöhten Staub- und Lärmemissionen während der Betriebsphase zu begrenzen, unter anderem:
  - a) für die Dauer der Liegezeit des Containerschiffs am Kai Strom von Land aus liefern;
  - b) verwenden Sie Geräte und Behälter, die sicherstellen, dass die Emissionen von Gasen und Schadstoffen reduziert werden, dass sie voll funktionsfähig sind und dass sie von qualifizierten Personen bedient werden;
  - c) das Terminal mit ECO-Geräten auszustatten, die entweder elektrisch oder mit Gas betrieben werden.

### **3. Umwelanforderungen zur Begrenzung der grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen:**

Durchführung von Baggerarbeiten im Bereich der Terminaleinfahrt bei Westwind bis zu 4<sup>13</sup>B.

### **4. Anforderungen hinsichtlich der Notwendigkeit, die Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt zu vermeiden, zu verringern und zu überwachen**

- 4.1. Kontrolle des Betriebs der verschiedenen Geräte, die im Zusammenhang mit dem Betrieb des Bauvorhabens verwendet werden - Durchführung der laufenden Wartung, laufende Störungsbeseitigung.

4.2. Führen Sie die Umweltüberwachung am Projektstandort und in dem Gebiet, das von dem Projekt betroffen sein könnte, wie folgt durch:

4.2.1. Die Überwachung der Investition vor der Investition sollte sich auf folgende Punkte erstrecken:

a) Ichthyofauna. Vor Beginn der Investitionsarbeiten sollten Fischerei- und Ichthyoplanktonanalysen durchgeführt werden, um das Reproduktionspotenzial und die Saisonalität des Fischlaichs zu bestimmen. Diese Befischungen sollten an mindestens zwei Standorten (Transekten) in der Nähe der geplanten Verklappungstelle und an zwei Standorten (Transekten) in unmittelbarer Nähe des geplanten Wellenbrechers durchgeführt werden, und zwar ganzjährig mindestens einmal pro Monat (von Oktober bis Februar) und von März bis September zweimal pro Monat im Abstand von zwei Wochen. Ichthyoplankton sollte taxonomisch klassifiziert und in Bezug auf die Dichte der einzelnen Taxa untersucht werden. Die Überwachung soll es ermöglichen, genau festzustellen, welche Arten im Gebiet des geplanten Projekts zu welchen Zeiten brüten und welche Larven- und Jungtierstadien der Arten in dem Gebiet vorkommen.

4.2.2. Die Überwachung während der Bauphase sollte Folgendes umfassen:

a) Ichthyofauna. Die Erhebungen sollten regelmäßig, mindestens einmal pro Woche, durchgeführt werden. Im Bereich der Aushubdeponie sollte die Temperatur des oberflächennahen Wassers (in einer Tiefe von etwa 1 m) im März alle 2-3 Tage überwacht werden. Das Einbringen des Baggerguts in das Meer erfolgt unter ichthyologischer Aufsicht, wenn die Baggarbeiten zwischen März und Ende September durchgeführt werden. Die ichthyologische Überwachung im Bereich der Ablagerung des Abraums wird im März alle 2-3 Tage die Temperatur des oberflächennahen Wassers (in einer Tiefe von ca. 1 m) messen. Wenn die Wassertemperatur im Bereich der Baggerablagerungsstelle 7 Tage lang über 6°C bleibt (dann kann mit dem Beginn des Laichens der Frühjahrsheringe gerechnet werden). Danach sollten mindestens einmal wöchentlich an mehreren, zuvor von einem Ichthyologen festgelegten Teststellen regelmäßige Bodenbeobachtungen mit einer Unterwasserkamera durchgeführt und bei fehlender ausreichender Wassertransparenz mit einer Schaufel Proben vom Boden entnommen werden, um festzustellen, ob das Laichen der Art im Bereich der Verklappungstelle begonnen hat. Wird in der unmittelbaren Umgebung der Verklappung eine hohe Dichte an abgelegten Eiern oder frisch geschlüpften Larven mit noch nicht resorbierten Dottersäcken festgestellt, wird die Baggerung bis Ende Mai eingestellt.

b) Zustand und Qualität des Wassers und der Sedimentausbreitung. Durchführung von Erhebungen bei Baggarbeiten und Verklappungsarbeiten. Diese Untersuchungen des Sauerstoffgehalts und der Schwebstoffe sollten während der Landgewinnungsarbeiten einmal wöchentlich und während der Verklappungsarbeiten einmal wöchentlich während der Laichzeit der Fische, d.h. von April bis September, durchgeführt werden (unter Vorbehalt von April bis Juli, wenn die Ichthyoplanktonuntersuchungen keine laichenden Fische im Verklappungsbereich ergeben). Für diese Analysen sollten 2-3 Messstellen in einem Abstand von 0,2 km von der Quelle der Schwebstoffemissionen bestimmt werden. Darüber hinaus müssen einmal im Monat während der Bagger- und Verklappungsarbeiten Analysen des Salzgehalts, des BSB5, der Secchi-Scheibensichtbarkeit, des Chlorophylls a", des Nitrats, des Nitrits, des Ammoniumstickstoffs, des Gesamtstickstoffs, des Phosphats und des Gesamtphosphors durchgeführt werden. Liegt der Sauerstoffgehalt am Boden (in einer Entfernung von 0,2 km von der Quelle) von weniger als 4

mg 02/1, sollten die Arbeiten für mindestens 24 Stunden eingestellt werden. Bei der Wiederaufnahme der Arbeiten nach einer Unterbrechung, die durch eine Überschreitung der Konzentration an suspendierten Feststoffen oder an gelöstem Sauerstoff verursacht wurde, müssen diese Parameter an den Überwachungspunkten erneut gemessen werden. Um die Ausgangsbedingungen (natürliche Wassertrübung) zu ermitteln, sollte die Überwachung mindestens eine Woche vor Beginn der Arbeiten am Meeresboden, die eine Störung des Sediments verursachen, eingeleitet werden. Die Überwachung der Sedimentausbreitung sollte während des gesamten Zeitraums der Arbeiten am Meeresboden, die eine Störung des Sediments verursachen, und danach noch eine Woche lang fortgesetzt werden.

- c) Anwesenheit von Meeressäugtieren und Ichthyofauna im Falle der Detonation von Munition. Ziel der Überwachung ist es, die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen von Munition auf Meeressäugtieren und Fische zu bewerten. Die Überwachungsmethoden sollten Folgendes umfassen: für Fische: Sonaruntersuchungen von einem Arbeitsboot aus, um Fischschwärme zu identifizieren, damit der Zeitpunkt der Munitionsräumung oder der Einsatz von Vergrämungsmethoden angepasst werden kann; und für Meeressäugtiere: visuelle Beobachtungen durch qualifizierte Meeressäugtiere-Beobachter (MMOs) von Bord des Schiffes aus gemäß der von der JNCC-Kommission festgelegten Methodik in Kombination mit einer passiven akustischen Überwachung (PAM), die auf dem Einsatz einer Reihe von Hydrophonen im Wasser (PAM-Detektoren) beruht. Die PAM-Detektoren sollten so aufgestellt werden, dass festgestellt werden kann, ob sich Meeressäugtiere in der Zone des potenziellen PTS-Vorkommens befinden. Die Überwachung sollte mindestens 60 Minuten vor der geplanten Detonation einer konventionellen Waffe beginnen und bis 60 Minuten nach der Detonation fortgesetzt werden, wobei in begründeten Fällen Abweichungen möglich sind. Die visuelle Überwachung sollte auf Zeiten mit guter Sicht am Tag beschränkt werden. Bei ungünstigen Wetterbedingungen, die eine Beobachtung verhindern, sollte die Explosion nicht durchgeführt werden. Wenn Meeressäugtiere vor der geplanten Munitionsräumung entdeckt werden, sollte die Detonation verschoben werden. Sollte eine außerplanmäßige Sprengung erforderlich sein, werden Maßnahmen wie visuelle Beobachtungen, passive akustische Überwachung und Vergrämung von Meeressäugtieren unmittelbar vor der Sprengung, z. B. mit Pingern, kombiniert.

4.2.3. Die Überwachung während der Betriebsphase sollte Folgendes umfassen:

- a) Ichthyofauna. Durchführung von Erhebungen über die Ichthyofauna, sowohl über die adulten Stadien als auch über das Ichthyoplankton, in Gebieten, in denen Landgewinnungs- und Verklappungsarbeiten durchgeführt werden. Ziel der Überwachung ist es, die Auswirkungen der geplanten Investition auf die Veränderungen in der Zusammensetzung und Struktur der Ichthyofauna durch die Gezeiten zu bewerten. Nach Abschluss der Arbeiten sollten jährliche (in Abständen von 4 Mal pro Jahr) ichthyologische Untersuchungen durchgeführt werden. Diese Erhebungen sollten an 2 Stellen (Transekten) in der Nähe der Verklappungstelle und an 2 Stellen (Transekten) in der Nähe des geplanten Wellenbrechers durchgeführt werden. Sie sollten über vier Forschungsperioden (Frühling, Sommer, Herbst und Winter) durchgeführt werden. Die gefangenen Fische sollten nach Arten klassifiziert werden. Das Gesamtgewicht des Fangs und das Gesamtgewicht der Individuen jeder Art im Fang sollten gemessen werden. Je nach Größe des Fangs sollten alle Individuen der Arten in der Stichprobe gemessen oder eine repräsentative Probe für eine solche Messung genommen werden. Der Umfang und die Qualität

- der für die Messungen und detaillierten Analysen entnommenen Proben müssen den allgemein gültigen Methoden für die Durchführung dieser Art von ichthyologischen Untersuchungen entsprechen. Die Untersuchungen sollten durch eine Analyse der Fangstatistiken für das betreffende Einzugsgebiet und eine Beobachtung der Fangtätigkeiten ergänzt werden. Auch invasive Arten sollten überwacht werden, wobei der Schwerpunkt auf der Großaugengrundel liegt.
- 4.3. Die Überwachung vor der Investition sollte einmal vor Beginn der Arbeiten durchgeführt werden und muss wiederholt werden, wenn die Bauarbeiten nicht innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung durchgeführt werden.
  - 4.4. Übermittlung der Überwachungsergebnisse an den Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin zusammen mit einem Vorschlag für Präventiv- oder Minimierungsmaßnahmen, falls erforderlich, in Form von:
    - Fortschrittsberichte innerhalb von 3 Monaten nach Ende des jeweiligen Studienjahres;
    - Abschlussberichte (Zusammenfassung des gesamten Forschungszyklus) - innerhalb von 6 Monaten nach Abschluss der Forschung für die Umweltressource.
  - 4.5. Werden im Zwischen- oder Abschlussbericht erhebliche negative Auswirkungen auf eine Umweltressource nachgewiesen oder andere erhebliche Umweltrisiken festgestellt, sollten im Überwachungsbericht vorbeugende und/oder minimierende Maßnahmen zur Umsetzung und Kontrolle der Ergebnisse vorgeschlagen werden. Im Falle des unerwarteten, unkontrollierten Auftretens erheblicher Veränderungen des Erhaltungszustands natürlicher Lebensräume und der Lebensräume geschützter Pflanzen- und Tierarten, einschließlich derjenigen, die in Natura-2000-Gebieten unter Schutz stehen, die erhebliche Auswirkungen auf die Elemente der natürlichen Umwelt haben können, ist der Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin unverzüglich zu benachrichtigen und eine fachliche Bewertung der Ursachen der beobachteten Veränderungen vorzulegen, einschließlich einer Darstellung der Möglichkeiten zur Behebung und Vermeidung der ungünstigen Erscheinungen: innerhalb eines Monats nach Feststellung der schädlichen Auswirkungen eine fachliche Bewertung mit Schlussfolgerungen und Empfehlungen vorzunehmen und diese (in jedem Fall) unmittelbar danach, spätestens jedoch einen Monat nach der Bewertung, an den Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin zu übermitteln.
  - 4.6. Die Abschlussberichte über die Überwachung einer bestimmten Umweltressource sollten in zwei Teile gegliedert sein: erster Teil: die Ergebnisse der Untersuchungen aus dem betreffenden Zeitraum; zweiter Teil: ein Vergleich der Ergebnisse mit den Erkenntnissen, die in dem Bericht enthalten sind, der die Grundlage für den Erlass dieses Beschlusses bildet, und in dieses Beschlusses, um die Auswirkungen des Projekts auf eine bestimmte Umweltressource korrekt zu bewerten.
  - 4.7. Das Überwachungsprogramm mit Angabe der Methodik für die Durchführung und der Fristen für die Übermittlung der Ergebnisse an diese Behörde ist dem Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin vor Beginn der Überwachung zur Genehmigung vorzulegen. Bei der Festlegung des Umfangs der Überwachung sollten die in der Begründung dieses Beschlusses enthaltenen Annahmen, die während der Arbeiten am Bericht über die Umweltauswirkungen des Projekts gesammelten Informationen und andere Daten über die natürliche Umwelt des untersuchten Gebiets berücksichtigt werden.
  - 4.8. Auf der Grundlage der vorgelegten Überwachungsergebnisse kann der Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin beschließen, den Überwachungszeitraum zu verlängern, den Umfang der Überwachung zu ändern oder andere Minimierungsmaßnahmen anzuwenden.

**5. Für den Teil des Projekts, der sich im maritimen Bereich befindet, der das Hafenbecken und das Zufahrtsgleis zum Terminal umfasst, erlege ich im Rahmen des Verfahrens zum Erlass der Entscheidung nach Artikel 72 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes vom 3. Oktober 2008 über die Bereitstellung von Informationen über die Umwelt und ihren Schutz, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Umweltschutz und die Umweltverträglichkeitsprüfung keine Verpflichtung zur Durchführung einer Prüfung der Auswirkungen des Projekts auf.**

**II. Gemäß Artikel 108 § 1 des Gesetzes vom 14. Juni 1960 - der Verwaltungsverfahrenordnung (Gesetzblatt 2023, Pos. 775, in der geänderten Fassung) - nachstehend Verwaltungsverfahrenordnung genannt - erteile ich die Anordnung der sofortigen Vollstreckbarkeit den Beschluss sofort vollstreckbar machen.**

**III. Die folgenden Anhänge sind integraler Bestandteil des Beschlusses:**

Anhang 1 - Merkmale des Gesamtprojekts.

Anhang 2 - Standort des Projekts

Anhang 3 - Antwort auf die Kommentare und Vorschläge, die während der öffentlichen Anhörung gemacht wurden, einschließlich der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung, die in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen, das am 25. Februar 1991 in Espoo unterzeichnet wurde, im Folgenden als Espooer Übereinkommen bezeichnet, durchgeführt wurde (Gesetzblatt vom 3. Dezember 1991).

Anhang 4 - Lage des Gebiets, das von der Erweiterung des Natura-2000-Gebiets Bukowo-See PLH320041 als Teil des Naturschutzausgleichs betroffen ist.

## **Begründung**

(...)

## **Übersetzung eines Teils über der Begründung des Beschlusses (Seiten: 56 - 59) - Stellungnahmen der Behörden der betroffenen Partei**

Was die grenzüberschreitenden Auswirkungen betrifft, so verlief das Verfahren wie folgt.

Am 04. Dezember 2020 erhielt die Generaldirektion für Umweltschutz als zuständige Behörde für die Koordinierung der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung eine Anfrage des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern zum geplanten Bau eines Tiefwasser-Containerhafens in Swinemünde. In Anbetracht der möglichen grenzüberschreitenden Auswirkungen des geplanten Projekts beantragte die deutsche Partei Zugang zu Dokumenten, in denen das Projekt beschrieben wird und die Auskunft darüber geben, ob eine grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung geplant ist. In diesem Zusammenhang hat die GDOŚ in einem Schreiben vom 10.12.2020 mit dem Vermerk: DOOŚ-TSOOŚ.440 .2.2020.JA die Gemeinde aufgefordert, die verfügbaren Unterlagen mit einer Beschreibung des Projekts zur Verfügung zu stellen, die es der deutschen Seite ermöglicht, sich über den Umfang des Projekts und das Fehlen erheblicher grenzüberschreitender Auswirkungen zu informieren, und gleichzeitig darauf hingewiesen, dass die deutsche Seite im Falle der Unmöglichkeit, solche Auswirkungen auszuschließen, bei fehlender Notifizierung im Rahmen der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung verlangen kann, auf Antrag in das grenzüberschreitende Verfahren gemäß Art. 2(3) der Vereinbarung zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die Durchführung des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen vom 25. Februar 1991, unterzeichnet in Neuhardenberg am 11. April 2006. Aufgrund der fehlenden Feststellung der Möglichkeit grenzüberschreitender Auswirkungen auf der Grundlage der dem Antrag auf Entscheidung über die Umweltbedingungen beigefügten Unterlagen sowie der an den Investor gerichteten Aufforderung (Schreiben vom 24.12.2020, Zeichen: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.6 ) zur Ergänzung der eingereichten Unterlagen, einschließlich Fragen im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Auswirkungen, teilte die GDOŚ mit Schreiben vom 04.01.2021, Zeichen: DOOŚ-TSOOŚ.440.2.2020.JA.2, der deutschen Partei mit, dass sie zur Frage möglicher Auswirkungen Stellung nehmen und die angeforderten Unterlagen nach Einholung entsprechender Ergänzungen durch den Investor aushändigen wird. Gleichzeitig forderte die GDOŚ mit Schreiben vom 05.05.2021 den Investor, d.h. Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A., auf, Unterlagen wie eine Beschreibung des Projekts und eine detaillierte Analyse der grenzüberschreitenden Auswirkungen zusammen mit einer Übersetzung ins Deutsche vorzulegen. Die von der deutschen Partei angeforderten Unterlagen (die der Investor mit Schreiben vom 13.10.2021 vorlegte) wurden anschließend von der GDOŚ mit Schreiben vom 20.10.2021 unter dem Aktenzeichen DOOŚ- TSOOŚ.440.2.2020.JA vorgelegt. Daraufhin erhielt der Generaldirektor der Umweltschutzbehörde am 24.11.2021 per E-Mail-Korrespondenz eine Erklärung des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern, Deutschland, über seine Bereitschaft, im laufenden Verfahren an der Umweltverträglichkeitsprüfung in einem grenzüberschreitenden Kontext teilzunehmen. Dementsprechend bildete die betreffende Erklärung die Grundlage für die Einleitung des grenzüberschreitenden Verfahrens und den Erlass am 07.12.2021, Zeichen: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.12 eine Anordnung zur Durchführung des grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsverfahrens gemäß § 108 Abs. 1 Nr. 1 des UVP-Gesetzes mit der gleichzeitigen Verpflichtung zur Erstellung in deutscher Sprache: des Antrags auf Entscheidung über die Umweltbedingungen und derjenigen Teile des Umweltverträglichkeitsberichts, die es der Bundesrepublik Deutschland ermöglichen, eine mögliche erhebliche grenzüberschreitende Umweltauswirkung zu beurteilen, unter Berücksichtigung der vom Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit Schreiben vom 24.11.2021 übermittelten Stellungnahmen und Vorschläge.

Das von der Antragstellerin am 21.07.2022 eingereichte und ins Deutsche übersetzte Dokument mit dem Titel Espoo-Bericht, das die Teile des Umweltverträglichkeitsberichts enthält, die es dem betroffenen Staat ermöglichen, die möglichen erheblichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen zu beurteilen, wurde zusammen mit dem aktualisierten UVP-Bericht und den Anhängen (auf CD), die im nationalen Verfahren eingereicht wurden (nach dem Antrag vom 29.06.2021, Zeichen: WONS.420.29.2020.KK.il), wurde der GDOŚ mit Schreiben vom 28.07.2022, Zeichen: WONS- OŚ.420.29.2020.KK. 15, weitergeleitet, um das grenzüberschreitende Verfahren fortzusetzen. Nach Prüfung des vorgelegten Espoo-Berichts wies die Behörde mit Schreiben vom 11.08.2022 auf die Notwendigkeit hin, diesen um Punkte wie eine Analyse der Auswirkungen des geplanten Projekt auf die Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie<sup>1</sup> und der EU-Meeressstrategie-Rahmenrichtlinie<sup>2</sup> sowie eine Bewertung der Lärmemissionen von Bauarbeiten, die in den Meeresboden eingreifen, und deren Auswirkungen auf Meeresorganismen, insbesondere den Schweinswal, der im deutschen Natura 2000-Gebiet ein Schutzobjekt ist, zu ergänzen (DE 1749-302). Der am 18.11.2022 eingegangene und ins Deutsche übersetzte Espoo-Bericht (aufgrund eines Ersuchens des RDEP vom 22.08.2022) wurde mit Schreiben vom 23.11.2022, Az: WONS- OŚ.420.29.2020.KK.17 an die GDOŚ weitergeleitet. Diese für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verfahrens zuständige Stelle hat gemäß Artikel 4 des Abkommens zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategische Umweltverträglichkeitsprüfungen im grenzüberschreitenden Rahmen, das am 10.10.2018 in Neuhardenberg geschlossen wurde, mit Schreiben vom 16.12.2022 die vorgenannten Unterlagen der betroffenen Partei übermittelt und sie gleichzeitig darauf hingewiesen, dass sie bis zum 24.02.2023 zu der betreffenden Angelegenheit Stellung nehmen sowie Informationen über den Zeitpunkt und die Art und Weise ihrer Veröffentlichung gemäß den Bestimmungen von Artikel 4.1 der vorgenannten Vereinbarung übermitteln muss.

Nach den öffentlichen Anhörungen auf deutscher Seite hat der GDOŚ mit Schreiben vom 14.03.2023, Zeichen: DOOŚ-TSOOŚ.440.2.2020.JA, die Stellungnahmen folgender Behörden, die von deutscher Seite übermittelt wurden, weitergeleitet: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg - Vorpommern vom 24.02.2023; Amt für Raumordnung und Landesplanung vom 22.02.2023; Gemeinde Herringsdorf vom 17.02.2023; Landesverwaltung des Innern Mecklenburg-Vorpommern vom 11.01.2023; Landesforstanstalt des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 24.02.2023; Landrat des Landkreises Greifswald des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 22.02.2023; des Landesamtes für zentrale Aufgaben und Technologien auf dem Gebiet der Polizei, des Brand- und Katastrophenschutzes Mecklenburg-Vorpommern vom 10.02.2023; des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern vom 16.02.2023; Landesamt für Landwirtschaft und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, Amt Neubrandenburg vom 20.01.2023; Landesamt für Landwirtschaft und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, Amt Stralsund vom 22.02.2023; Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 23.02.2023; Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 18.11.2021; Landesamt für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 19.11.2021; Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 11.2021; BUND vom 21.02.2023; Tourismusverband Insel Usedom vom 24.02.2023; Wasser- und Bodenverband der Insel Usedom - Peenestrom vom 10.02.2023; Landesanglerverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. vom 22.02.2023; NABU Mecklenburg-Vorpommern vom 24.02.2023. Gleichzeitig informierte die GDOŚ in ihrem Schreiben über das Interesse der deutschen Seite an grenzüberschreitenden Konsultationen in Form eines Treffens nach Fertigstellung der zur Stellungnahme vorgelegten und ins Deutsche übersetzten Unterlagen.

Darüber hinaus wurden Kommentare und Schlussfolgerungen zum Bericht (teilweise elektronisch und

teilweise per Brief) aus der deutschen Öffentlichkeit direkt an diese Behörde übermittelt von:

- Gemeinde Ostseebad Heringsdorf - E-Mail vom 17.02.2023 (E-Mail); E-Mail vom 20.02.2023;
- E-Mail vom 21.02.2023; . e-maii vom 22.02.2023 + 27.02.2023 (Post);
- E-Mail vom 23.02.2023. (x2); E-Mail vom 24.02.2023:
- Ministerium für Wirtschaft (...) e-maii vom 24.02.2023; e-mail vom 24.02.2023:
- Ministerium für Wirtschaft (...) e-mail vom 24.02.2023; e-mail vom 24.02.2023:
- e-mail vom 24.02.2023; - TAI U e-mail vom 24.02.2023;
- e-mail vom 24.02.2023; Gemeinde Ostseebad Heringsdorf e-mail vom 23.02.2023;
- e-mail vom 23.02.2023.

Im Zusammenhang mit den Stellungnahmen und Aufforderungen von deutschen Behörden, Nichtregierungsorganisationen und der Öffentlichkeit wurde die Antragstellerin mit Schreiben vom 16.03.2023, Zeichen: WONS.420.29.2020.KK.26, aufgefordert, zu den erhobenen Einwänden Stellung zu nehmen. Es ist darauf hinzuweisen, dass die von den Behörden und der Öffentlichkeit während der laufenden öffentlichen Konsultation übermittelten Stellungnahmen und Anträge unmittelbar nach ihrem Eingang elektronisch an den Antragsteller weitergeleitet wurden. Die entsprechenden Ergänzungen, ins Deutsche übersetzt, wurden am 29.06.2023 eingereicht. und anschließend mit Schreiben vom 30.06.2023 an den GDOŚ weitergeleitet, Zeichen: WONS.420.29.2020.KK.35. Darüber hinaus wurde ein aktualisierter UVP-Bericht mit Anhängen in polnischer Sprache (vom Investor am 07.06.2023 vorgelegt) mit Schreiben vom 18.07.2023 elektronisch übermittelt, die GDOŚ stellte ihn der deutschen Partei mit Schreiben vom 24.07.2023 zur Verfügung, Az: DOOŚ-TSOOŚ.440.2.2020.JA. Aufgrund der früheren Erklärung der deutschen Partei über die Teilnahme an grenzüberschreitenden Konsultationen in Form eines Treffens gemäß Art. 8 Abs. 2 des deutsch-polnischen Abkommens hat die GDOŚ in dem oben genannten Schreiben einen Zeitplan für die Durchführung solcher Konsultationen vorgelegt! einen Zeitplan für die Durchführung solcher Konsultationen vor und gab den voraussichtlichen Termin an, an dem sie stattfinden könnten, d.h. den 06.09.2023, und wies auf die Notwendigkeit hin, Themen für die Erörterung möglicher erheblicher Auswirkungen der Investition auf die Umwelt der Bundesrepublik Deutschland und möglicher Maßnahmen zur Verringerung oder Beseitigung dieser Auswirkungen gemäß Artikel 5 des Espoo-Übereinkommens vorzulegen. Als Ergebnis des E-Mail-Verkehrs mit der deutschen Seite wurden Termin und Ort des Treffens sowie die zu behandelnden Themen festgelegt.

Am 20.09.2023 fand die grenzüberschreitende Konsultation im Hotel Courtyard by Marriott Szczecin City. Die Anhörung wurde gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Vereinbarung zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die Umweltverträglichkeitsprüfung und die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen, die am 10.10.2018 in Neuhardenberg erstellt und unterzeichnet wurde, sowie gemäß Artikel 5 des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen, das am 25. Februar 1991 in Espoo erstellt wurde, durchgeführt. Gegenstand der Anhörung war gemäß der zitierten Verordnung die Erörterung der potenziell erheblichen Auswirkungen des geplanten Baus des Containerterminals im Außenhafen von Swinemünde auf die Umwelt der Bundesrepublik Deutschland sowie möglicher Maßnahmen zur Verringerung oder Beseitigung dieser Auswirkungen auf der Grundlage der am 24.02.2023 mitgeteilten Positionen der deutschen Behörden. Die polnische Delegation war durch Vertreter der Generaldirektion für Umweltschutz vertreten. Regionaldirektion für Umweltschutz in Stettin, die Hafenbehörde von Stettin und Swinemünde S.A. und der Vertreter des Investors mit einem Team von Experten. Die deutsche Seite war durch Herrn Jörn Mothes vom Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Entwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern vertreten, zusammen mit Vertretern der von der betreffenden Investition betroffenen Behörden. Die Konsultation erstreckte sich auf sechs Themen: die Auswirkungen des Projekts auf

die Veränderung der Küstenlinie, die Auswirkungen des Projekts auf den Sedimenttransport im offenen Meer, die Auswirkungen des Projekts auf die Luftverschmutzung, die Auswirkungen des Projekts auf den Lärm, die Auswirkungen des Projekts auf die Wahrscheinlichkeit von Verschmutzungen, Unfällen und deren Folgen sowie die Auswirkungen des Projekts auf deutsche Natura-2000-Gebiete. Die Anhörung wurde in der in der Tagesordnung festgelegten Reihenfolge durchgeführt. Alle auf der Tagesordnung der Sitzung aufgeführten Punkte wurden von Experten der polnischen Seite ausführlich erörtert und mit Vertretern der Bundesrepublik Deutschland diskutiert. Die wichtigsten Ergebnisse des Treffens sind, dass sich der Projektträger verpflichtet, im Bereich der Gleiseinfahrt des Terminals bei Westwind bis zu 4'B auszubaggern und eine nachträgliche Analyse der Lärmausbreitung auf der Grundlage der Kontrollpunkte durchzuführen, die in dem auf dem Treffen vorgestellten Modell skizziert wurden, wobei die auf deutscher Seite in Ahlbeck entstehende Spa-Zone berücksichtigt wird. Darüber hinaus forderte die deutsche Partei zusätzliche, ins Deutsche übersetzte Dokumente an, die sie zuvor in polnischer Sprache erhalten hatte, wie z. B. die Anlage Nr. 3 mit dem Titel "Untersuchung der Qualität des Aushubmaterials" zum UVP-Bericht, einen Auszug aus der Anlage Nr. 10 zum UVP-Bericht mit dem Titel "Analyse eines Unfalls" und ein Kapitel aus dem UVP-Bericht über die Möglichkeit eines Unfalls sowie Abschnitte des UVP-Berichts, die sich mit Analysen der Auswirkungen des Projekts auf das Grundwasser befassen und sich auf den Seiten: 167-182, 349-356, 418- 420 und 531-537. Die Sitzung wurde gemäß der zu Beginn vereinbarten Tagesordnung abgeschlossen. Die polnische Seite gab umfassende Erklärungen zu allen Fragen, die die Vertreter der betroffenen Partei stellten. Über die Anhörung wurde ein Protokoll angefertigt, dessen Ergebnisse noch während der Sitzung mit der deutschen Seite abgestimmt wurden. Diese Protokolle enthielten keine Unstimmigkeiten und wurden der Akte beigefügt.

In Anbetracht dessen ist die grenzüberschreitende Konsultation gemäß Artikel 5 des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen mit der Bundesrepublik Deutschland als abgeschlossen zu betrachten. Die von den Betroffenen im Einklang mit den geltenden Vorschriften eingereichten Stellungnahmen und Anträge wurden im Rahmen des vorliegenden Verfahrens geprüft, so dass die Behörde ihrer Verpflichtung nach dem UVP-Gesetz nachgekommen ist; ein detaillierter Verweis auf die im Rahmen der grenzüberschreitenden Konsultation vorgebrachten Stellungnahmen findet sich in Anhang 3 dieser Entscheidung.

(...)

## **Übersetzung eines Teils über der Begründung des Beschlusses (Seiten: 124 - 129) - mögliche grenzüberschreitende Umweltauswirkungen**

Im Rahmen des Verfahrens gemäß dem Espoo-Übereinkommen ist darauf hinzuweisen, dass die Durchführung des Projekts Auswirkungen haben wird, bei denen die Möglichkeit einer grenzüberschreitenden Wirkung nicht ausgeschlossen werden kann. Zumindest das Projekt die Pommersche Bucht betrifft, durch die die Grenze zu Deutschland verläuft. Wie aus den hier vorliegenden Daten der Behörde hervorgeht, befindet sich das Gebiet des geplanten Projekts in einer Entfernung von ca. 2,7 km zum Projektstandort. Auf der Grundlage der Ergebnisse der polnischen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht) und der durchgeführten grenzüberschreitenden Konsultationen wurde analysiert, inwieweit sich die in polnischen Gewässern durchgeführten Tätigkeiten auf in Deutschland gelegene Umweltelemente auswirken werden.

Die wichtigsten Auswirkungen, die sich aus der Durchführung des Projekts ergeben und die eine potenzielle Bedrohung für die Umwelt in einem grenzüberschreitenden Kontext darstellen können, sind die Auswirkungen im Zusammenhang mit den möglichen Auswirkungen des Projekts auf die Veränderung der Küstenlinie: in Bezug auf die Ausbreitung von Sedimenten im offenen Meer; in Bezug auf Schadstoffe in der Luft; in Bezug auf Lärmemissionen; oder das Auftreten von Schadstoffen aufgrund von Unfällen oder ungeplanten Ereignissen und somit auf den Zustand der Wasserqualität und auf deutsche Natura 2000-Gebiete.

Im Hinblick auf die grenzüberschreitenden Auswirkungen im Zusammenhang mit der Veränderung der Küstenlinie ist darauf hinzuweisen, dass für die Zwecke dieser Untersuchung eingehende Analysen durchgeführt wurden, um die voraussichtlichen Auswirkungen des geplanten Baus des Containerterminals in Swinemünde auf die in der marinen Küstenzone ablaufenden morpho- und lithodynamischen Prozesse sowie auf den aktuellen Stand des Küstenschutzes zu ermitteln. Die Ergebnisse dieser Analysen sind in einem separaten Dokument im Anhang zum UVP-Bericht (mit dem Titel "Auswirkungen des Baus des Containerterminals in Swinemünde auf die morpho- und lithodynamischen Prozesse in der Küstenzone und den Zustand des Küstenschutzsystems", durchgeführt von Prof. Dr. Stanisław Musiel) dargestellt. "Bau des Containerterminals in Swinemünde" auf die morpho- und lithodynamischen Prozesse in der Küstenzone und den Zustand des Küstenschutzsystems" von Prof. Dr. Stanisław Musielak und Dr. Andrzej Giza ("Stettin". 30.03.2023). Die Analysen umfassten detaillierte Positionen der Dünengrundlinie und der Wasserlinie, die Breite des Strandes und Veränderungen in der Dynamik der Morphologie des Küstengebiets. Die vorgelegten Ergebnisse zeigen, dass die Entwicklung des Containerterminals in Swinemünde keine signifikanten Auswirkungen auf die Meeresküste und die physikalischen Prozesse in ihrer Umgebung haben wird. Eine Analyse der Morphodynamik des Meeresufers hat ergeben, dass sich das Relief des Strandes grenzüberschreitend nicht verändern wird, was zu einer Verkleinerung der Strandfläche auf deutscher Seite führt. Die Analyse zeigt klar, dass die Küste akkumulativ ist. Die Sedimentbewegung am Strand und am Ufer selbst, das im linksufrigen Teil von Swinemünde - der Kurortschutzzone - und im Teil auf der deutschen Seite ein Erholungsgebiet ist, wird sich nach dem Bau des Containerhafens während seiner Betriebsphase im Vergleich zu heute nicht verändern. Diese Sedimente werden im Mündungsbereich der Swina an den Wellenbrechern zurückgehalten, und der Akkumulationscharakter des Ufers an dieser Stelle wird fortbestehen.

Während der Bauphase wurden die Aufwirbelung und Freisetzung von Sedimenten, die Wiederablagerung von Sedimenten auf dem Meeresboden und Unterwasserlärmemissionen als potenzielle grenzüberschreitende Auswirkungen der Bauphase des Projekts ermittelt. Die in dem Bericht vorgestellten Analysen der Sedimentausbreitung und -ablagerung zeigten, dass das Projekt keine grenzüberschreitenden Auswirkungen hat. Da in den entnommenen Sedimentproben keine Überschreitungen der angenommenen Höchstwerte für Schwermetall-, Nährstoff- und persistente Schadstoffkonzentrationen festgestellt wurden, ist auch keine Freisetzung von Schad- und Nährstoffen aus den aufgewirbelten Sedimenten während des Baus des

Terminals zu erwarten, so dass in dieser Hinsicht keine grenzüberschreitenden Auswirkungen zu erwarten sind. In Anbetracht der Anwendung einer Reihe von Maßnahmen zur Begrenzung der Ausbreitung von Sedimenten während des Projekts, einschließlich der Anpassung des Arbeitsplans an die vorherrschenden meteorologischen Bedingungen, des Einsatzes von Windschutzvorrichtungen bei ungünstigen Windverhältnissen sowie der diesbezüglichen Investitionsüberwachung, sind keine grenzüberschreitenden Auswirkungen zu erwarten, auch nicht auf Schutzgüter in deutschen Natura-2000-Gebieten wie: DE1652301 Pommersche Bucht mit Oderbank (ca. 25 km vom Standort des Containerhafens und ca. 8 km vom ausgewiesenen Baggergutlagerplatz (Verklappungstelle A) entfernt); DE1749302 Greifswalder Boddenrandschwelle und Teile der Pommerschen Boddenrandschwelle. DE1652301 Pommersche Bucht mit Oderbank (ca. 25 km vom geplanten Containerhafen und ca. 8 km vom ausgewiesenen Verklappungstelle A entfernt); DE1749302 Greifswalder Boddenrandschwelle und Teile der Pommerschen Bucht (ca. 25 km vom geplanten Containerhafen und ca. 8 km vom ausgewiesenen Abraumfeld A entfernt) DE 1747301 Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom (ca. 45 km vom Standort des geplanten Containerhafens und ca. 50 km vom ausgewiesenen Verklappungstelle A entfernt). Um jedoch eine mögliche Ausbreitung von Sedimenten über die polnischen Grenzen hinaus zu vermeiden, hat sich der Projektträger verpflichtet, bei Westwinden von bis zu 4°B im Bereich der Terminaleinfahrt zu baggern. Dies wurde bei der Erarbeitung dieses Beschlusses berücksichtigt.

Hinsichtlich der Lärmemissionen ist darauf hinzuweisen, dass die für dieses Verfahren durchgeführten Analysen gezeigt haben, dass die Lärmemissionen sowohl während der Bau- als auch der Betriebsphase des Projekts die zulässigen Normen in den nächstgelegenen akustisch geschützten Gebieten in Polen nicht überschreiten werden. Angesichts der Tatsache, dass das vorgeschlagene Projekt mehr als 5 km von der deutschen Grenze entfernt ist und sich keine akustisch geschützten Gebiete in unmittelbarer Nähe der Grenze befinden, sind keine grenzüberschreitenden Auswirkungen zu erwarten. Es sei auch darauf hingewiesen, dass die polnische Seite im Rahmen der grenzüberschreitenden Konsultationen zur Überprüfung der möglichen Auswirkungen auf den Kurort Ahlbeck zusätzliche Lärmausbreitungsanalysen durchgeführt hat, aus denen hervorging, dass die zulässigen Werte auf deutscher Seite eingehalten werden. Zur Überprüfung der im Bericht enthaltenen Prognosen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Minimierung der Umweltauswirkungen des Projekts (während der Bauphase: Beschränkung der Arbeiten auf die Nachtzeit durch den Einsatz moderner, geräuscharmer Bagger; Verwendung von temporären Barrieren zur Abschirmung der von der Baustelle ausgehenden Lärmemissionen in Form von tragbaren Schirmen oder hohen Erdwällen; Überwachung der Bauarbeiten hinsichtlich der Lärmemissionen): während des Betriebs: Einsatz von technisch einwandfreien und von qualifizierten Personen bedienten Geräten und Schiffen sowie Ausstattung des Terminals mit ECO-, elektro- oder gasbetriebenen Geräten), war der Investor verpflichtet, nach dem ersten Betriebsjahr des Terminals eine Analyse der Lärmemissionen durchzuführen. Diese Analyse wird tatsächliche Messungen während der Einfahrt in den Hafen und des Anlegevorgangs des Containerschiffs umfassen, wobei auch mögliche grenzüberschreitende Auswirkungen berücksichtigt werden. Auf diese Weise lässt sich das tatsächliche Ausmaß der Lärmbelastung sowohl tagsüber als auch nachts beurteilen. Es sollte auch betont werden, dass im Rahmen dieser Analyse Berechnungen an zusätzlichen Kontrollpunkten durchgeführt werden, die als Teil des auf der grenzüberschreitenden Sitzung vorgestellten Modells (mit dem Titel *Assessment of the Environmental Impact of the Container Terminal Investment in the External Port of Swinemünde on Noise Emission* (Erweiterung auf die deutsche Seite). Planungsphase - Technisches Konzept des ...Containerterminals im Außenhafen von Swinemünde", Dr. Ing. Tomasz Malec, Stettin, 2023), und wenn Überschreitungen in den Gebieten des Nachbarstaates festgestellt werden, werden Gespräche zwischen den Parteien geführt, um zusätzliche Minimierungslösungen in dieser Hinsicht einzuführen.

Auch die im Rahmen dieses Verfahrens durchgeführte Analyse der Luftqualität, einschließlich der

voraussichtlichen Schadstoffkonzentrationen während der Bau- und Betriebsphase des Projekts, hat gezeigt, dass die Durchführung des Projekts nicht zu einer Überschreitung der zulässigen Luftqualitätsstandards außerhalb des Projektgebiets führen wird. Günstige Wetterbedingungen im Gebiet von Swinemünde, einschließlich der Windrichtungen, führen dazu, dass die Verschmutzung, die innerhalb des Wellenbrechers - der hydrotechnischen Anlage, die der deutschen Grenze am nächsten liegt (während des Baus und des späteren Betriebs) - entsteht, vor allem in der Winter-(Heiz-)saison weitgehend zerstreut und in Richtung Norden und Nordosten, d.h. in Richtung des offenen Meeres, verlagert wird. Darüber hinaus zeigt die vorgelegte Emissionsbilanz, dass Baggerarbeiten die größte Belastung für die Luft darstellen. Die Emissionen aus diesen Tätigkeiten machen etwa 97 % des Gesamtvolumens aus. Aus der Analyse geht hervor, dass bei einer Verringerung der Schadstoffemissionen, insbesondere der Stickstoffoxide, um 50 % oder mehr (was durch Maßnahmen wie den Einsatz moderner Bagger mit höherer Kapazität während der Baggerarbeiten, den Einsatz von Schiffen (Baggerschiffe und Hilfsschiffe), die mit Systemen zur katalytischen Reduzierung der NO<sub>x</sub>-Emissionen für Baggerarbeiten ausgestattet sind oder mit gasförmigem Kraftstoff (LNG) angetrieben werden, erreicht werden kann) keine übermäßigen Schadstoffkonzentrationen auftreten werden und der Terminal keine Gefahr für die Umwelt darstellt. Somit werden diese Maßnahmen auch in dieser Hinsicht keine grenzüberschreitenden Auswirkungen haben. Darüber hinaus zeigt die in einem kumulativen Kontext durchgeführte Wirkungsanalyse, dass es in der Betriebsphase des Containerterminals, der bestehenden Mole auf dem östlichen Wellenbrecher und des neuen Schiffs Liegeplatzes im Außenhafen, wenn das Terminal mit ECO-, elektrisch oder gasbetriebenen Anlagen ausgestattet ist, zu keinen Überschreitungen der zulässigen Luftqualitätsnormen außerhalb des Gebietes kommen wird, an dem der Investor den Rechtstitel besitzt.

Eine weitere Auswirkung mit dem Potenzial, grenzüberschreitende Auswirkungen zu verursachen, ist Unterwasserlärm durch Bauarbeiten (im Zusammenhang mit der Gründung von Spundwänden, Pfählen oder der Aushärtung der Containerpierstruktur). In Anbetracht der Tatsache, dass diese Art von Auswirkungen die größte Bedrohung für die Ichthyofauna und die Meeressäuger darstellt, die sowohl in den polnischen als auch in den deutschen Natura-2000-Gebieten unter Schutz stehen, war der Investor verpflichtet, eine Reihe von Lösungen zur Minimierung der Auswirkungen anzuwenden, u.a.: Beginn der hydrotechnischen Arbeiten (im Zusammenhang mit der Errichtung der Offshore-Konstruktionen) im Meeresgebiet in der Zeit von Anfang September bis Mitte Januar, d.h. außerhalb der für die Meeressäuger wichtigen Zeit, Anwendung von Maßnahmen zur Verringerung der Lärmintensität (z.B.: Luftblasenvorhänge (Bubbie Curtains), Isolationsgehäuse (Isolation Casings), Verwendung einer Reihe von Schutzmitteln, Verwendung einer Reihe von Mitteln zur Lärminderung. Maßnahmen zur Lärminderung (z. B.: Luftpolsterschleier, Isoliergehäuse). Dazu gehören z.B.: IHC-NMS-System (Noise Mitigation Screen), Beka Shell (Beka Shell), HydroNAS-System; EISD (Hydro Sound Dampers), sowie Vibroprobing oder sogenannte "Blue piling"-Techniken. "Blue piling") für Geräte, die übermäßigen impulsiven Unterwasserlärm, d.h. über 140 dB, in Entfernungen von 200 m und 500 m von der Schallquelle verursachen, während bei Ausbleiben der erwarteten Unterwasserlärmreduzierung eine kombinierte Methode, z.B. ein Luftschleier vom Typ SBC und eine Abschirmung vom Typ HSD, angewandt wird, bis der Expositionspegel auf sichere Werte von 130 dB fällt. Um die vorgeschriebenen Lärmpegel einzuhalten, war der Bauträger verpflichtet, den Unterwasserlärm während des Rammvorgangs zu messen und gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen sowie vor Beginn der Bauarbeiten ein Lärmschutzkonzept zu erstellen, das Informationen enthält wie: die Art des zu verwendenden Vorhangs, den Ort der Messungen, die Definition der Überschreitung des maximalen Schallpegels, den Zeitpunkt, zu dem der Betrieb eingestellt werden muss, was in der Phase der Neubewertung analysiert wird. Aufgrund der obigen Ausführungen werden keine signifikanten negativen Auswirkungen des Projekts auf die oben genannten Tiergruppen im grenzübergreifenden Kontext erwartet.

In Bezug auf die Auswirkungen des Projekts auf Natura 2000-Gebiete, in denen Vögel unter Schutz

stehen, ist festzustellen, dass die nächstgelegenen Gebiete dieser Art DE1649401 Westliche Pommersche Bucht - in einer Entfernung von ca. 25 km und ca. 15 km vom Ablagerungsgebiet entfernt - und DE1552401 Pommersche Bucht - in einer Entfernung von ca. 25 km und ca. 8 km vom Gebiet der Ablagerung - sind. Dies sind wichtige Überwinterungsgebiete für Seevögel in der Ostsee. Die Schutzziele in den marinen Natura-2000-Gebieten sowohl auf polnischer als auch auf deutscher Seite sind der Schutz von Populationen ziehender und/oder überwinternder Vogelarten und ihrer Lebensräume (Arten wie Tordalk, Gryllteiste, Eisente, Prachtaucher, Sterntaucher, Samtente, Trauerente, Mittelsäger, Ohrentaucher, Haubentaucher, Rothalstaucher). Die Auswirkungen auf geschützte Objekte sollten daher im Zusammenhang mit wandernden und überwinternden Populationen.

Die im vorliegenden Verfahren durchgeführte Analyse der Auswirkungen des Projekts im Rahmen der für die Schutzobjekte in den deutschen Vogelschutzgebieten festgelegten Erhaltungsziele hat ergeben, dass die Durchführung des Projekts keine erhebliche Gefährdung des Erhaltungszustands der Populationen der genannten Vogelarten und ihrer Lebensräume darstellt. Während der Bauphase stellen die Bauarbeiten und die damit verbundenen Schiffsbewegungen die größte Bedrohung für Seevögel dar, da sie Lärm verursachen und die Vögel verängstigen, die Sedimente aufwirbeln, was zu einer Verschlechterung der Wasserqualität und damit der Nahrungsbedingungen führt, oder zum Unfalltod. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Wasserfläche im Bereich der Projektdurchführung aufgrund der Standortbedingungen (Nähe des Hafengeländes, Terminal, touristisch genutzter Strand) von überwinternden und ziehenden Vögeln nicht intensiv genutzt wird und die höchsten Konzentrationen dieser Arten im zentralen Teil der Bucht einschließlich einer großen Untiefe, der sogenannten Oderbank, in erheblicher Entfernung von der geplanten Hafeninfrastruktur zu finden sind. Die Auswirkungen der Investitionen während der Bauphase werden sich ändern, je mehr Bauwerke errichtet werden. Anfänglich wird es sich um ein kleines, lokales Gebiet handeln, das sich mit der Zeit vergrößert. In Anbetracht der Ergebnisse der im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführten Untersuchungen, die zeigen, dass das Projektgebiet keine hohe Vogelkonzentration aufweist und dass es in der Nähe Orte gibt, an denen sich die Vögel frei bewegen und leicht geeignete Futterplätze finden können, wurde jedoch der Schluss gezogen, dass die Durchführung des Projekts keine negativen Auswirkungen auf die oben genannte Tiergruppe haben wird, auch in einem grenzüberschreitenden Kontext. Da mit dem Bau der Anlagen zunächst von außen begonnen wird und die anschließenden Arbeiten zur Mitte hin (vom Meer zum Ufer hin) abgeschlossen werden, können sich die Vögel durch die allmähliche Befüllung des Beckens mit Hafeninfrastrukturen langsam und sicher aus der Reichweite der Arbeiten entfernen. Implementierung der folgenden Lösungen in der Phase der Projektdurchführung: die Begrenzung der Reichweite der Lichtemissionen während der Offshore-Bauarbeiten auf die Bereiche, in denen aktiv gearbeitet wird, und deren Steuerung mit Richtungslichtern, um eine übermäßige oder unnötige Lichtverschmutzung zu vermeiden, sowie die Verwendung von Geräten und Maschinen, die angemessen leise und technisch effizient sind und nur geringe Schadstoffemissionen in die Luft abgeben, wird sicherstellen, dass der aktuelle Erhaltungszustand aller Vogelarten, einschließlich derjenigen, die unter EU-Schutz stehen, erhalten werden kann. In der Betriebsphase des Terminals wird sich das Projekt indirekt durch den Schiffsverkehr auswirken, der zur Vertreibung von Wasservögeln während der Überwinterungszeit führen kann. Die Bewegung von Schiffen wird jedoch in keiner Weise die Aufrechterhaltung der Zugmöglichkeiten für Zugvögel und überwinternde Vögel, sowohl lokal als auch regional, beeinträchtigen. Der Ort des Projekts liegt außerhalb des Bereichs der wichtigsten Sammelgebiete für Wasservögel während des Vogelzugs und der Überwinterung, was unmittelbar darauf hindeutet, dass es keine negativen Auswirkungen auf die Vogelpopulationen gibt, die in den nächstgelegenen Natura-2000-Gebieten, einschließlich deutscher Vogelschutzgebiete, geschützt sind. Die Auswirkung des Projekts während der Betriebsphase dürfte daher in der Verdrängung von Vögeln aus dem Hafengebiet in Gebiete mit geringerem Druck durch den Menschen bestehen. Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass die Umgebung des

Investitionsgebiets seit vielen Jahren kontinuierlich von großen Schiffen auf der Zufahrtsstrecke und zum LNG-Terminal sowie von anderen Schiffen, die touristischen und fischereilichen Aktivitäten nachgehen, genutzt wird, so dass die Vögel in der Umgebung des Projekts ständig einer möglichen Belastung durch die oben genannten Aktivitäten ausgesetzt sind. Trotz der oben genannten Faktoren bietet das Gebiet der Bucht immer noch günstige Bedingungen für das oben genannte Schutzgut, was bedeutet, dass die Vögel entweder an die Anwesenheit von Booten und Kähnen gewöhnt sind oder von ihnen überhaupt nicht gestört werden. Die bestehenden Auswirkungen, die aus dem Schiffsverkehr bestehen, werden an Intensität zunehmen, jedoch wird diese Zunahme keine signifikanten negativen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele der Natura-2000-Gebiete "Vögel" haben. Auch andere Gebiete, die für Zugvögel und überwinternde Vögel bekannt sind, werden wahrscheinlich an Bedeutung gewinnen - vor allem die optimalen, günstigen und am nächsten gelegenen Gebiete der Pommerschen Bucht und des Stettiner Haffs. In Bezug auf den Verlust von Futterplätzen durch die Zerstörung benthischer Lebensräume und den Sedimenttransport bei der Ablagerung von Baggergut wurde festgestellt, dass aufgrund des geringen Verlusts benthischer Lebensräume und der Ausdehnung der Störungs-/Vermeidungszone im Verhältnis zur Gesamtfläche der Pommerschen Bucht sowie der Existenz günstigerer Bedingungen für Vögel am angrenzenden Oderufer keine signifikante Verschlechterung des Erhaltungszustands der identifizierten Vogelarten eintreten wird. Da die Ablagerungsarbeiten bei günstigen Wetterbedingungen (Windstille) durchgeführt werden, aber bei starkem Wind - unter Verwendung von Sedimentschutzvorhängen - durchgeführt werden müssen, werden die mit dem Projekt verbundenen Risiken auf ein Minimum reduziert. Daher wurde davon ausgegangen, dass das Projekt keine Gefahr für den Erhaltungszustand von Vogelarten darstellt, die im Bereich der Abraumhalde leben.

Jede Phase des Projekts birgt das Risiko von Umweltgefahren aufgrund ungeplanter Ereignisse. Zu den wichtigsten gehören die mögliche Kollision von Schiffen, die das Projektgebiet befahren, das Auslaufen von Erdölsubstanzen ins Wasser, das Auffinden nicht explodierter oder chemischer Kampfstoffe oder das Risiko, einen an Bord eines Containerschiffs befestigten Container zu verlieren. Einschlägige Analysen, die zum Zweck dieser Untersuchung durchgeführt wurden (ausführlich dargestellt im Anhang Nr. 10 zum UVP-Bericht "*Analyse der Auswirkungen des Baus des Containerterminals im Außenhafen in Swinemünde auf die Wahrscheinlichkeit von Umweltverschmutzungen, Unfällen und deren Folgen*", erstellt von der Maritimen Universität Stettin (Stettin 2022)), unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Zustands im Hafengebiet (d.h. Die Studie hat unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Zustands des Hafengebiets (d.h.: technische Parameter und Bedingungen, die den Verkehr im Zufahrtswasser ermöglichen; meteorologische Parameter, die in der Pommerschen Bucht vorherrschen; gegenwärtiger Schiffsverkehr im Bereich des Zufahrtswassers und bestehende unerwünschte (gefährliche) Ereignisse im Fahrwasserbereich) gezeigt, dass das Projekt bei Einhaltung der nationalen und internationalen Vorschriften, die das Auftreten eines Unfalls und seiner Folgen verhindern, sowie bei Anwendung einer Reihe von Maßnahmen, die das Auftreten solcher Ereignisse minimieren, keine Gefahr für die Umwelt darstellt. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Projektträger alle erforderlichen Maßnahmen ergreift und alle notwendigen Regeln, Verfahren und Anweisungen im Rahmen der allgemein geltenden Rechtsvorschriften, einschließlich der Leitlinien der Helsinki-Kommission (RELCOM) und der Anordnungen der zuständigen Seeverkehrsmanagementbehörden, einhält, um das Eintreten dieser Ereignisse zu vermeiden. Darüber hinaus werden alle während der verschiedenen Projektphasen eingesetzten Schiffe dem Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets und den Richtlinien für die Ostsee als Sondergebiet gemäß MARPOL 73/78 (Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe) entsprechen. Außerdem werden geeignete Verfahren zur Aufrechterhaltung der Sicherheit bei der Bewegung von Schiffen im Seegebiet eingeführt, um mögliche Kollisionen zwischen Schiffen, die an den Bau-/Stilllegungsarbeiten beteiligt sind, oder den Verlust eines Containers zu vermeiden, einschließlich solcher, die sich aus den geltenden

Hafenvorschriften ergeben. Die Stabilität der hydrometeorologischen Bedingungen im Bereich des Außenhafens von Swinemünde und seiner Einfahrtsrinne deutet außerdem darauf hin, dass die Wahrscheinlichkeit ungeplanter Ereignisse, die sich negativ auf die Meeresumwelt auswirken, gering ist.

Die Stabilität der hydrometeorologischen Bedingungen im Bereich des Außenhafens von Swinemünde und seiner Einfahrtsrinne deutet außerdem darauf hin, dass die Wahrscheinlichkeit ungeplanter Ereignisse, die sich negativ auf die Meeresumwelt auswirken, gering ist. Emissionen von Unterwasserlärm, Auswirkungen auf Grund- und Oberflächengewässer und geschützte Elemente) sowie Planungsannahmen, darunter u.a. Ausstattung des Terminals mit einem Wasserversorgungssystem, einem Abwassersystem und einem Regenwasserabflusssystem mit Reinigungsanlagen (Sandkasten, Ölabscheider), Ableitung des Regenwassers außerhalb des Bereichs des indirekten Schutzes der Wasserefassung "Na Wydmach", Ausstattung des Terminals mit einem Lagerbereich für potenziell tropfende Container (ausgestattet mit einem Sickerwassertank) und Anwendung einer Reihe von Abhilfemaßnahmen, wie in dieser Entscheidung festgelegt, darunter Durchführung von lärmintensiven und sedimentverteilenden Arbeiten unter Verwendung von Vorhängen, Durchführung einer quantitativen und qualitativen Überwachung von Grund- und Oberflächengewässern und Elementen der natürlichen Umwelt), sind keine signifikanten Auswirkungen des Projekts auf die mögliche Nichterreichung der Umweltziele für Meeressgewässer gemäß der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL), für Binnengewässer und Schutzgebiete gemäß der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und für die Ziele des HELCOM-Ostseeaktionsplans vorgesehen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass sich das Gebiet des geplanten Projekts außerhalb der Grenzen der großen Grundwasserreservoirs befindet. Das nächstgelegene derartige Gebiet ist der große Grundwasserreservoir - GZWP 102 Wolin Insel, das etwa 10 km von den Grenzen des Projektgebiets entfernt liegt. Es ist daher nicht zu erwarten, dass das Projekt den quantitativen und qualitativen Zustand des Grundwassers gefährdet. Dies wird auch durch die Tatsache belegt, dass das Projekt von der für die Bewertung von Wasserrechten zuständigen Behörde, d. h. dem Direktor des Wasserwirtschaftsamtes in Stettin der staatlichen Wasserwirtschaftsgesellschaft Wody Polskie, genehmigt wurde.

Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass die während des grenzüberschreitenden Verfahrens von dem betroffenen Land vorgebrachten Bemerkungen und Stellungnahmen im Rahmen des vorliegenden Verfahrens analysiert wurden; ein ausführlicher Verweis auf die aufgeworfenen Fragen findet sich in Anhang 3 dieser Entscheidung.

Bei der durchgeführten Untersuchung wurden die Auswirkungen des gesamten Projekts auf die Umwelt analysiert, wobei besonderes Augenmerk auf die Meeresumwelt, das Grundwasser, die Menschen, das akustische Klima, die Luftverschmutzung und die natürliche Umwelt, einschließlich der Natura-2000-Gebiete, gelegt wurde. Auf der Grundlage der in den oben genannten Unterlagen enthaltenen Informationen wurden die Bedingungen für die Durchführung und den Betrieb des Projekts festgelegt, um den Umweltschutz zu gewährleisten. Um die Ergebnisse der in diesem Verfahren durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung des Projekts zu überprüfen und die Wirksamkeit der zum Schutz der verschiedenen Umweltbestandteile durchgeführten Maßnahmen zu untersuchen, wurden in dieser Entscheidung gemäß Artikel 82 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c) des UVP-Gesetzes Empfehlungen für die Überwachung ausgesprochen. Die Überwachung erfolgt in drei Phasen: Überwachung vor der Investition - in der Entwicklungsphase des Bauprojekts, um den Zustand der Umwelt und der Lebensräume unmittelbar vor der Durchführung des Projekts zu dokumentieren, Überwachung der Investition (während der Durchführung des Projekts) und Überwachung nach der Investition - nach Abschluss des Projekts für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren.

(...)

## Rechtsmittelbelehrung

Die Parteien können gegen den Beschluss innerhalb von 14 Tagen nach dessen Zustellung beim Generaldirektor für Umweltschutz über den Regionaldirektor für Umweltschutz in Stettin Einspruch erheben. Gemäß Artikel 127a der Verwaltungsverfahrensordnung kann eine Partei vor Ablauf der Frist für die Einlegung eines Rechtsbehelfs auf die Einlegung eines Rechtsbehelfs gegen die öffentliche Verwaltungsstelle, die den Beschluss erlassen hat, verzichten. Ab dem Datum der Zustellung der Erklärung über den Rechtsmittelverzicht durch den letzten Verfahrensbeteiligten an die öffentliche Verwaltungsstelle wird der Beschluss endgültig und rechtsverbindlich.

Der Antragsteller hat für den Erlass dieses Beschlusses eine Stempelgebühr in Höhe von 205 PLN gemäß dem geltenden Stempelsteuergesetz vom 16. November 2006 (Gesetzblatt 2023, Pos. 2111) entrichtet.



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie**  
*Aleksandra Stodulna*

**Anlage zum Beschluss des Regionaldirektors für Umweltschutz in Stettin  
Nr. 15/2023 über Umweltbedingungen  
vom 10. Oktober 2023, Zeichen: WONS.420.29.2020.KK.46**

**Charakteristik des Projekts** mit dem Titel *Bau eines Containerterminals im Außenhafen in Swinemünde* gemäß Artikel 84 (2) des Gesetzes vom 3. Oktober 2008 über die Bereitstellung von Informationen über die Umwelt und ihren Schutz, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Umweltschutz und die Umweltverträglichkeitsprüfung (Gesetzblatt 2023, Pos. 1094, in geänderter Fassung).

Das geplante Projekt ist der Bau eines Containerterminals im Bereich des Seehafens in Swinemünde und wird am rechten Ufer der Stadt Swinemünde, im Bezirk Warszów, auf der Insel Wolin an der Ostseite des LNG-Terminals von Präsident Lech Kaczyński liegen. Die geplante Investition wird zum Teil im Meeresgebiet und zum Teil an Land erfolgen.

Der landseitige Teil des Erschließungsgeländes ist etwa 45 Hektar groß, einschließlich des Baus der Hafeninfrastuktur von etwa 28,0 Hektar und der Schienen- und Straßeninfrastruktur von etwa 17,0 Hektar. Dagegen sind im maritimen Bereich ca. 350 Hektar Land unter Wasser vorgesehen, darunter ein Containerpier und ein schützender Wellenbrecher auf einer Fläche von ca. 80,0 Hektar, sowie für die Einfahrt und den Wendekreis, den Vorhafen, die Schiffs Liegeplätze und die Befestigung der hydrotechnischen Anlagen eine Fläche von ca. 270,0 Hektar.

**Das Projekt umfasst die folgenden Elemente:**

**I.A. Der Teil des Projekts, der im Landgebiet liegt, ist:**

1. Technische Infrastruktur (Gas, Kanalisation, Regenwasser, Strom und Telekommunikation);
2. Das Zufahrtssystem zum Terminal und das elektrifizierte Eisenbahnsystem - Bau von Gleisanlagen in Form von zwei Gleisgruppen: Anfahrt und Abfahrt sowie Ankunft und Empfang, die durch Zufahrtsgleise miteinander verbunden sind, sowie den Bau einer Leitwarte für das Signalsystem;
3. Ein Pufferparkplatz für den LKW-Verkehr und eine Straßenführung, die den Zugang zum Hafen von der Landseite aus ermöglicht;
4. Eisenbahngleise, die sich außerhalb der Hafengrenze befinden und an die bestehende Eisenbahninfrastruktur auf dem Anfangsabschnitt der Eisenbahnlinie E 59/C-E 59 in Höhe des Eisenbahnknotens Przytór anschließen;
5. Landgestützte Verkehrs- und Sicherheitsinformations-, Warn- und Kontrollsysteme.

**I.B. Der Teil des Projekts, der im Meeresgebiet liegt und den Wellenbrecher umfasst**

1. Wellenbrecher, (insular), bis zu einer maximalen Länge von 2.041 m, die den Containerhafen vor übermäßiger Wellenbewegung schützen sollen

**I.C. Der Teil des Projekts, der im maritimen Bereich liegt und den Containerpier umfasst**

1. Containerpier (in zwei Phasen realisiert), bestehend aus folgenden Strukturen:
  - Containerkai mit einer Länge von ca. 1.300 m, einschließlich der erforderlichen Geräte für die Lagerung und den Umschlag von Containern sowie der Ausstattung des Terminals mit Umschlaggeräten für die Abfertigung von Schiffen;
  - ein Containerkai - ein ca. 110 m langer Böschungsabschnitt, einschließlich der erforderlichen Ausrüstung;
  - Containerpier - ein ca. 100 m langes Plattenbauwerk mit einer Überbaubreite von ca. 30 m, das auf

tragenden Elementen basiert; ein Bauwerk, das als Verlängerung des geplanten Umschlagkais konzipiert ist, den Kai um ca. 100 m verlängert und folgende Funktionen erfüllt: zusätzlicher Schutz vor Wellenausbreitung aus Richtung NE in das geplante Hafenbecken, Verlängerung der Anlege- und Stoßlinie des Haupthafenkais, Fundamente für Navigationslichter (einschließlich Sektorenfeuer);

- die nördliche Einfassung des Containerpiers - ein ca. 300 m langes Bauwerk, das die aus dem NE-Sektor eintreffende Wellenenergie ableitet und reflektierte Wellen in Richtung des Hafenbeckens verhindert;
- nördliche und östliche Einfassung des Containerpiers - Bauwerk entworfen: von der Vorderseite des Containerpiers im nördlichen Teil auf einer Länge von ca. 175 m und von der östlichen Seite auf einer Länge von ca. 1040 m;
- östliche Einfassung des Containerpiers - Bauwerk, das die östliche Einfassung des Containerpiers im südlichen Teil bildet und an das östliche Uferband anschließt; technischer Kai von etwa 120 m Länge, der am südlichen Abschluss des Hafenbeckens errichtet wurde;

Bauwerke für die Ufereinfassung - hydrotechnische Bauwerke für die Einfassung der Containerpier mit Uferschutz, ausgelegt für zwei Bauphasen: Phase 1 - Bauphase der hydrotechnischen Bauwerke, die für die Umschließung des Containerpiers ausreichen; Phase 2 - Bauphase der hydrotechnischen Zielbauwerke;

Westlicher Ufermauer ca. 50 m lang - die Bauwerke zur Uferbefestigung, die parallel zum Ufer verlaufen;

- eine Einfassung mit einer Länge von ca. 86 m - eine Uferbefestigung, die den geplanten Kleinboothafen (Hilfskai) mit dem Land verbindet;
- zusätzliches Kai (Phase II) und das westlicher Ufermauer der Phase I - ein Bauwerk, das die Abdeckung des Containerpiers mit der Umzäunung verbindet und eine Uferbefestigung über eine Strecke von ca. 120 m bildet. Das Bauwerk wurde in einer technischen Tiefe von etwa 8,0 m gegründet. Auf der Höhe des Endes der westlichen Einfassung des Containerpiers, im landwärtigen Teil, ist einer Ufermauer mit ca. 50 m geplant.
- Östlicher Ufermauer - ein Bauwerk von ca. 150 m Länge, das sich vom Ende des erratischen Teils der Containerpieranlage parallel zur Uferlinie erstreckt;
- Navigationsmarkierungen - Baken auf dem Wellenbrecher und dem Containerpier, an den Kurven der geplanten Einfahrt, eine Boje, die die Bereiche des ausgebaggerten Beckens markiert, ist geplant.

## 2. Andere Bauwerke :

- das Umschlaggleissystem am Containerpier und das Straßenkommunikationssystem zwischen den verschiedenen Einrichtungen des Terminals sowie die internen Parkplätze;
- technische Infrastruktur (Gas, Kanalisation und Regenwasser; Strom und Telekommunikation);
- Lagerfläche für Container - Platz für Tropf-Container, ausgestattet mit einem abflusslosen, doppelwandigen Erdtank mit einem Fassungsvermögen von max. 50 m<sup>3</sup> mit Tankfüllsensor.

## **I.D. Teil des Projekts im maritimen Teil, der das Hafenbecken und das Einfahrtsgleis zum Terminal umfasst**

1. Ein Hafenbecken mit Drehkreis mit einem maximalen Durchmesser von  $\varnothing=800\text{m}$  - mit einer Tiefe bis zu einer Ordinate von -14,5m;
2. Endeinfahrtsgleis mit einer Länge von ca. 2.100 m (von der Drehscheibe bis zum bestehenden Gleis), mit einer Tiefe von -14,5 m bis zur Ordinate.

Der Containerterminal wird über Lagerplätze mit Infrastruktur, Verwaltungs- und Sozialgebäuden verfügen. Das Projekt sieht die folgenden kubischen Einrichtungen vor, die für den Betrieb des Containerterminals

erforderlich sind: Werkstatt, Stromversorgungsstelle, Sozial- und Bürogebäude, Pforte, Wachturm - Schiene, Wachturm - Straße, Kontrollhalle, Waschanlage und Pumpstation. Der Erdgeschoss-Teil des Sozial- und Bürogebäudes wird folgende Bereiche umfassen: eine Kontrollstelle für den Zutritt zum Gebäude; Räume für den Veterinärdienst mit Kühlräumen und Zugang für Lieferwagen; Sozialräume für die Mitarbeiter; einen Warteraum für die Mitarbeiter, die auf die Ankunft des Fahrzeugs warten, das die Mitarbeiter zu den Höfen, der Werkstatt und dem Lager bringt (der Verkehr muss aus Sicherheitsgründen organisiert werden); Zollräume: technische Räume für Anschlüsse und Installationen oder eine Bar mit Einrichtungen. Im Rahmen des Projekts ist auch eine Tankstelle geplant, die gemäß den Bedingungen der Verordnung des Wirtschaftsministers über die technischen Bedingungen für Lager und Tankstellen für flüssige Brennstoffe, Fernleitungen für den Transport von Rohöl und Erdölprodukten und deren Standort (Gesetzblatt 2014, Pos. 1853) errichtet werden soll.

Im Rahmen der Straßenverbindung - Zufahrt von der Kreuzung "ŁUNOWO" - ist der Bau eines Systems für die interne Kommunikation des Terminals vorgesehen, das den Gehweg des Terminals und die das Straßensystem begleitenden Einrichtungen umfasst, darunter: Höfe für die Lagerung von Containern zusammen mit Manipulationsstraßen; Reparaturstraßen durch das Sozialbüro, das Lager und die Werkstätten; Torsystem für die Ein- und Ausfahrt und die externe Kommunikation, darunter: Zufahrtsstraßen zum Containerterminal zusammen mit Kreisverkehrskreuzungen.

Im Rahmen des Schienenverkehrs ist der Bau von Gleisanlagen vorgesehen, die in das bestehende und umgebaute Gleissystem des Hafenhafens PKP PLK "Świnoujście Port" (Swinemünde Hafen) integriert werden, das im Rahmen des Projekts "Verbesserung der Schienenanbindung der Seehäfen in Stettin und Swinemünde" realisiert wird. Das Eisenbahnsystem wurde mit drei Gleisgruppen und zwei Abschnitten von Zufahrtsgleisen konzipiert, die Folgendes miteinander verbinden: die Ladegleise; die Abfahrtsgruppe; die Ankunft- und Abfahrtsgleise, die der bestehenden PKP PLK-Ankunftsgruppe hinzugefügt wurden; die Zufahrtsgleise zwischen den Anfahrt- Abfahrt und Abfahrt-Empfangsgruppen; die Zufahrtsgleise zwischen den Abfahrts-Empfangs- und Ladegruppen. Der Containerterminal wird mit einer optimalen Anordnung des Bahnhofs und der Ladegleise ausgestattet - Ladegleise parallel zum Kai (im Überflutungsbereich des Containerterminals und an Land).

Der geplante Containerterminal wird mit den erforderlichen Stromnetzen und -anlagen sowie teletechnischen Einrichtungen ausgestattet. Für die Stromversorgung des Terminals ist in Phase I eine Versorgung aus dem internen Netz des Investors vorgesehen, in Phase II (Endausbau des Terminals) eine Versorgung aus der geplanten Haupteinspeisestelle (GPZ). Das Telekommunikationsnetz sieht Folgendes vor: Kabelkanäle für das Telekommunikationsnetz; ein strukturiertes Verkabelungsnetz für IKT mit einem separaten Netz für den Grenzschutz und den Zoll; ein strukturiertes Verkabelungsnetz für Wi-Fi für das Containerpositionierungssystem; ein Brandmelde- und Entrauchungssystem; ein Videoüberwachungssystem; ein Einbruchmelde- und Zugangskontrollsystem; ein System zur Unterstützung der Schiffsannäherung (Navigation) und Scanner für das Avigationssystem und radiometrische Gates.

Detaillierte Designlösungen für die verschiedenen Elemente der Entwicklung werden in späteren Phasen der Planung festgelegt.

Im Rahmen des Projekts sind die mit den Symbolen A und FI gekennzeichneten sog. Verklappungstelle (ca. 22 km bzw. ca. 18 km vom Projektgebiet entfernt) als Flächen für die Abraumbeseitigung vorgesehen, auf denen ein Teil des Bodens aus den Baggerarbeiten im Wasserteil des Projekts abgelagert werden soll. Das voraussichtliche Gesamtvolumen der Baggerarbeiten - für die Fahrrinne, die Drehscheibe und das

Hafenbecken - beträgt etwa 13 Mio. m<sup>3</sup>. Ein erheblicher Teil des Aushubmaterials aus den oben genannten Arbeiten (ca. 5 min m<sup>3</sup>) wird für die Bermen des sogenannten Containerpiers und/oder für andere Bauzwecke am

Die geografischen Koordinaten der Verklappungsstelle "A" (mit einer Fläche von ca. 8 km<sup>2</sup> und "F1" (mit einer Fläche von ca. 3,6 km<sup>2</sup>) lauten wie folgt.

EPSG:4326	Verklappungsstelle „A”		Verklappungsstelle „F1”	
WGS 84	Breite N	Länge E	Breite N	Länge E
1	54°07'19.0"	14=2703.2	54=0441.3"	14=3626.7"
2	54=09'52.9"	14=2933.0"	54=0503.7"	14°37'48.1"
3	54°09'29.4"	14=3051.7"	54=0403.3"	14=3836.9"
4	54=06'49.9"	14=2812.3"	54=0340.1"	14°37'11.9"

Der Bau der Terminalinfrastruktur ist in zwei Phasen vorgesehen:

- I. 1 Seestandort - 2 Feeder-Stationen
- II. 2 Seestandorte - 1 Feeder-Station

Die voraussichtliche Anzahl der vom Containerterminal abzufertigenden Containerschiffe ist wie folgt: in Phase I - auf der Ebene von: Hochseecontainerschiffen 52 Schiffe pro Jahr (ca. 1 Stk. pro Woche), Feeder-Containerschiffe: ca. 110 Schiffe pro Jahr (ca. 2/3 Stk. pro Woche), während in der Zielphase II (Entwicklungsphase): Hochseecontainerschiffe: 157 Schiffe pro Jahr (ca. 3 Stk. pro Woche) und Feeder-Containerschiffe: 333 Schiffe pro Jahr (ca. 6 Stk. pro Woche).

Nach den angenommenen technischen und technologischen Lösungen wird die Durchführung des Projekts eine jährliche Umladepazität von ca. Mio. TEU ermöglichen. Das Terminal wird den gleichzeitigen Umschlag von 2 Einheiten von bis zu 400 m und 1 Einheit von bis zu 200 m Länge ermöglichen und über direkte Einrichtungen für den effizienten und vielseitigen Umschlag von Containern und Transportmitteln sowie über die erforderlichen technischen und kubischen Einrichtungen verfügen.

Die verwendeten räumlichen Lösungen, die Gestaltung der Kais und die Ausstattung des Containerterminals ermöglichen folgende Aktivitäten:

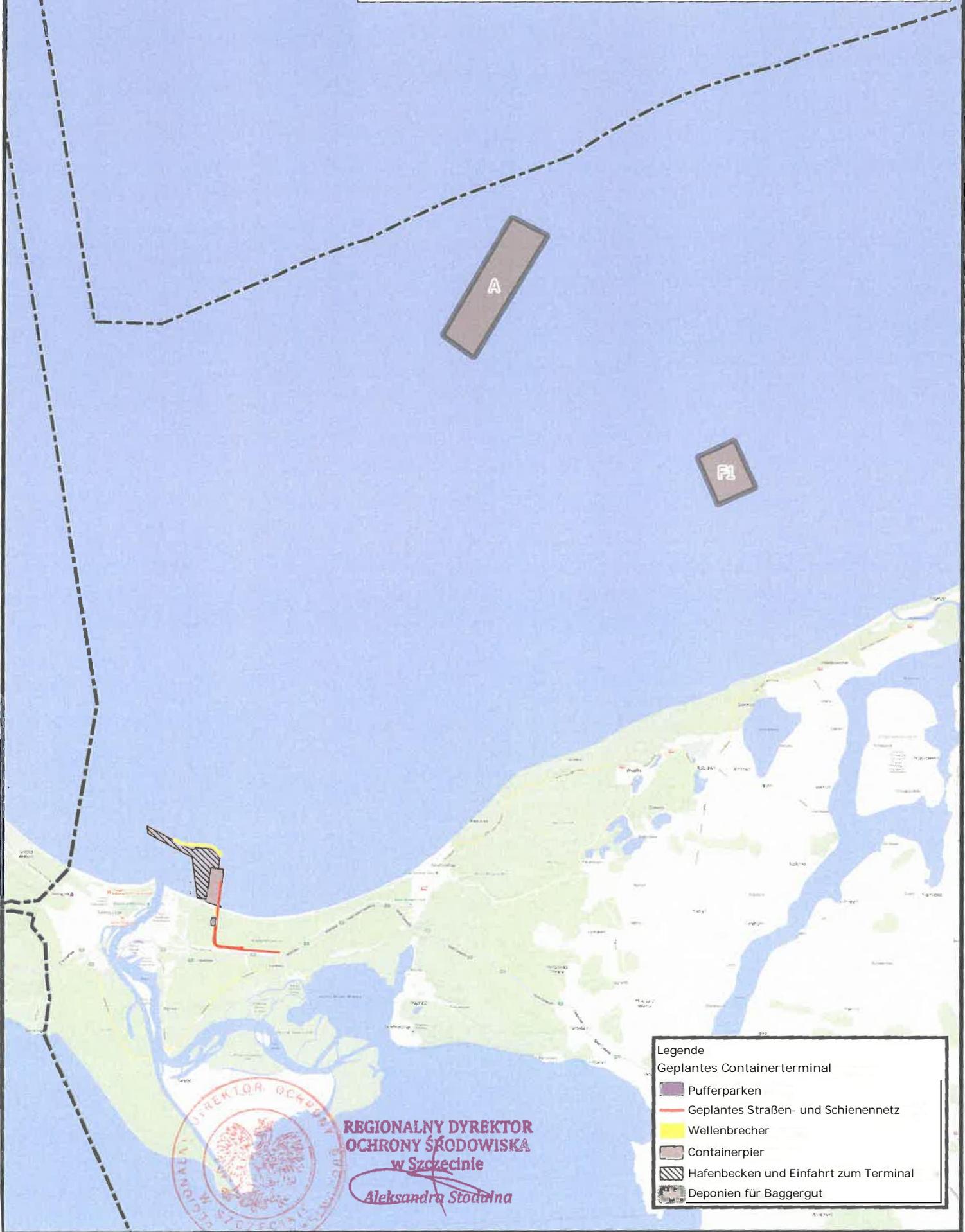
- den Umschlag von Containern, die im Import-Export-Handel sowohl auf dem Seeweg als auch auf der Straße und der Schiene in das oder aus dem Land geliefert werden;
- die Beförderung von Containern auf einer Schiff-zu-Schiff-Basis (so genannte Transshipment);
- Zwischenlagerung von Containern und Umformung einiger von ihnen; Lagerung von übergroßen Ladungen;
- Transport im Landverkehr;
- Wartung der im Containerterminal eingesetzten mechanischen Ausrüstung;
- die Bereitstellung von Verwaltungs- und Sozialräumen für das am Containerterminal beschäftigte Personal.



REGIONALNY DYREKTOR  
 OCHRONY ŚRODOWISKA  
 w Szczecinie  
*Aleksandra Stojana*

Zeichen: Anlage Nr. 2  
zum Beschluss des Regionaldirektors für Umweltschutz in Stettin Nr. 15/2023  
über Umweltbedingungen vom 10. Oktober 2023,  
Zeichen: WONS.420.29.2020.KK.46

Maßstab 1:130 000



**Legende**  
Geplantes Containerterminal

- Pufferparken
- Geplantes Straßen- und Schienennetz
- Wellenbrecher
- Containerpier
- Hafenbecken und Einfahrt zum Terminal
- Deponien für Baggergut



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie**  
*Aleksandra Stodolna*

**Anhang Nr. 3 zum Beschluss des Regionaldirektors für Umweltschutz in Stettin  
Nr. 15/2023 über Umweltbedingungen vom  
10. Oktober 2023, Zeichen: WONS.420.29.2020.KK.46  
Antwort auf die Kommentare der Öffentlichkeit während der öffentlichen Konsultation**

(...)

**II. Bezugnahme auf die im Rahmen des grenzüberschreitenden Verfahrens abgegebenen Stellungnahmen.**

- 1. Usedomer Eisenbahnfreunde [Przyjaciele kolei uznamskich] e.V., Adresse: Peenestraße 10, 17406 Usedom c/o Yorsitzender, Dr. Usedom; Adresse E-Mail: - Schreiben vom 24.02.2023.**

Hinsichtlich der Auswirkungen des geplanten Containerterminals auf die Verkehrsinfrastruktur auf der Insel Usedom möchte ich klarstellen, dass aus den im Bericht vorgelegten Informationen hervorgeht, dass die Realisierung und der Betrieb des geplanten Containerterminals von Seiten Polens nicht unterstellt, geplant oder prognostiziert wurde und derzeit auch nicht von der Abwicklung des Industrie- oder Transitgüterverkehrs von/zum geplanten Containerhafen nach/von Deutschland über den Swinemünde-Tunnel ausgeht. Es sollte auch betont werden, dass der Bau des Tunnels unter der Swina nie vorgesehen war und derzeit auch nicht mit dem Ausbau des für den Schwerlasttransitverkehr geeigneten Straßennetzes auf der Insel Usedom auf polnischer Seite verbunden ist. Soweit bekannt, gibt es von deutscher Seite auch keine Pläne, die Verkehrsinfrastruktur auf der Insel Usedom für den auf den Hafen von Swinemünde ausgerichteten Containerverkehr auszubauen. In allen Unterlagen über den ehemals geplanten und jetzt in Betrieb befindlichen Tunnel wurde klar und deutlich darauf hingewiesen, dass der Bau des Tunnels den Bewohnern und Touristen von Swinemünde und der Insel Usedom dienen sollte. Der Containerhafen und seine Entwicklung wird dem Süden Polens wirtschaftlich und verkehrstechnisch dienen, ohne sich nach Usedom zu orientieren, und wird in Umsetzung der Vereinbarungen der so genannten Visegrad-Gruppe mit dem Straßenverkehr und dem Nord-Süd-Transit von Waren verbunden sein. Der Containerhafen in Swinemünde kann und wird Unternehmen aus Deutschland bedienen, aber dieser Transport wird nur aus dem Westen, d. h. aus Deutschland, über die Schnellstraße S3 möglich sein, die ein Abschnitt der internationalen Straße E65 aus Richtung Stettin ist. Die polnische Seite ist sich bewusst, dass versucht werden könnte, den Verkehr durch den Swinemünde-Tunnel zu zwingen und die Route durch Vorpommern zu den Autobahnen in Richtung Westdeutschland und in von Deutschland aus nach Polen. Die Möglichkeit, dass solche Situationen eintreten können, wird bereits seit 2015 bei Treffen zwischen der polnischen und der deutschen Seite im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Grenzregionen diskutiert. Eine angemessene grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die Kontrolle der Dienstleistungen und die Festlegung von Regeln und Verboten für die Durchquerung der Gebiete der beiden kooperierenden Staaten sowie die Kommunikation mit der Gemeinde Swinemünde, die sich dank einer bewussten und aktiven Zusammenarbeit seit Jahren auf höchstem Niveau befindet, werden jedoch die Probleme der benachbarten touristischen Grenzgemeinden im Hinblick auf die Vermeidung vorhersehbarer Verkehrsprobleme und -risiken lösen. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass das Fehlen einer angemessenen Verkehrsinfrastruktur für schwere und große Transporteinheiten wie Autos mit Containern die Planung der in den Stellungnahmen genannten potenziellen Routen nicht zulässt, was zu einer erhöhten Lärmbelastung, Luftverschmutzung in den deutschen Fremdenverkehrsgebieten und dem Verlust der Tragfähigkeit lokaler Straßen führen würde, die für solche

Transporte ungeeignet sind, z. B. wenn sie durch Sumpfgebiete führen}. Das Projekt zur Realisierung der geprüften Investition der Zarząd Morskich Portów Szczeciń i Świnoujście S.A. enthielt keine fachliche Bewertung der Auswirkungen des Baus des Containerhafens auf die Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs auf den Straßen zwischen Polen und Deutschland, da die Investition nie die Lieferung und den Transit von Waren und Dienstleistungen aus Richtung Usedom durch den Tunnel unter der Swina zum Containerhafen in Swinemünde auf der Insel Wolin vorsah. In den Plänen für die Entwicklung des Containerterminals war der Transport von Waren von der Insel Usedom nicht vorgesehen. Daher wurde bei der Konzeption und Planung des Containerterminals von Anfang an davon ausgegangen, dass diese Investition auf deutscher Seite keine grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Landseite hat. Mit der Öffnung des Tunnels unter der Swina für Touristen wird ein Anstieg des Touristenverkehrs erwartet, der auch mit einem verstärkten Sommertourismus in den deutschen Nachbargemeinden von Swinemünde verbunden sein könnte. Die prognostizierte Zunahme des Fremdenverkehrs steht jedoch im Zusammenhang mit der Eröffnung des Tunnels unter der Swina und nicht mit dem Bau und Betrieb des geplanten Containerterminals.

**2. Stowarzyszenie Lokalne Uznam/ Peenestrom (Verein Usedom/ Peenestrom) [Straße von Piana| Bündnis 90/Grüne; Dorfstr. 15; 17406 Rankwitz OT Reestow; E-Mail: ov.usedom@gruene-vg.de - Schreiben vom 24.02.2023. e-mail**

Im Hinblick auf die Entwicklung des Tourismus ist zu betonen, dass die Planungen für den Containerterminal nie auf den Transport von Waren von der Insel Usedom abzielten. Daher wurde von Anfang an bei der Konzeption und Planung des Containerterminals davon ausgegangen, dass dieses Projekt auf deutscher Seite keine grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Landseite hat. In Anbetracht der Eröffnung des Tunnels unter der Swina für Touristen wird in den ersten Jahren mit einer Zunahme des Verkehrs auf den Straßen gerechnet, die mit dem Tourismus in Richtung Swinemünde und den benachbarten deutschen Gemeinden zusammenhängt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass der prognostizierte Anstieg des Fremdenverkehrsaufkommens mit der Eröffnung des Tunnels unter der Swina, dem wachsenden Hotel- und Beherbergungsgewerbe in Swinemünde zusammenhängt. Das vorgeschlagene Containerterminal-Projekt wird größtenteils auf einem geplanten Containerpier angesiedelt sein, der eine Art "Insel" darstellen wird, die von der nahe gelegenen Wasserstraße aus zugänglich ist und von der aus die Containertransporteinheiten abspringen werden. Es sei darauf hingewiesen, dass der projektierte Containerhafen nicht so groß ist wie die deutschen Containerhäfen und ihre Terminals, so dass die Vorstellung von Größe und Lärmemissionen in Polen und Deutschland unterschiedlich sein kann. Wie im Falle des LNG-Wiederverdampfungsterminals werden die polnische Regierung und ihre Dienststellen dafür sorgen, dass das künftige Containerterminal höchsten Sicherheitsstandards entspricht und die Umwelt nicht beeinträchtigt wird. Trotz des Baus des Gazoport und seiner Infrastruktur im Außenhafen entwickelt sich der Tourismus auf den Inseln Wolin und Usedom weiterhin stark, und die Prognosen für seine Entwicklung aufgrund des Baus eines Tunnels, der die Inseln Wolin und Usedom verbindet, lassen weitere Fortschritte erwarten. Der jüngste Rückgang in der Tourismusbranche in Swinemünde war die Folge der Covid-19-Pandemie. Heute ist der Fremdenverkehr wieder auf dem richtigen Weg, aber er erfordert wie die gesamte Volkswirtschaft weitere Investitionen und Wachstum. Die natürlichen Ressourcen, die von der Tourismusindustrie genutzt werden, werden durch den Containerterminal nicht geschädigt. Vielmehr werden alle Maßnahmen ergriffen, um die natürliche Entwicklung der Flora und Fauna, die Minimierung der Auswirkungen auf Meeressäuger und die Sauberkeit des Wassers für Meeresorganismen und Wasservögel sowie den Zugang der Touristen zu den Stränden und natürlichen Attraktionen in der Nähe des Containerhafens zu gewährleisten.

In Bezug auf den potenziellen Anstieg des deutschen Verkehrsaufkommens ist anzumerken, dass der Bau und der Betrieb des geplanten Containerterminals sowie die Eröffnung des Tunnels unter der Swina, der die Inseln

Wolin und Usedom verbindet, auf polnischer Seite nicht vorgesehen, geplant oder prognostiziert wurden und derzeit auch kein Industrie- oder Transitgüterverkehr von/zu dem geplanten Containerhafen nach/von Deutschland über den Tunnel in Swinemünde vorgesehen ist. Der Containerhafen und seine Entwicklung wird dem Süden Polens wirtschaftlich und verkehrstechnisch dienen, ohne sich nach Usedom zu orientieren, und wird in Umsetzung der Vereinbarungen der so genannten Visegrad-Gruppe mit dem Straßenverkehr und dem Nord-Süd-Transit von Waren verbunden sein. Der Containerhafen in Swinemünde kann und wird Unternehmen aus Deutschland bedienen, aber dieser Transport wird nur aus dem Westen, d. h. aus Deutschland, über die Schnellstraße S3 möglich sein, die ein Abschnitt der internationalen Straße E65 aus Richtung Stettin ist. Möglicherweise wird es zu Versuchen kommen, den Verkehr durch den Tunnel in Swinemünde zu zwingen und die Strecke durch Vorpommern zu den Autobahnen, die nach Westdeutschland führen, zu verkürzen, aber eine angemessene grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die Kontrolle der Dienstleistungen und die festgelegten Kommunikationsregeln beider kooperierender Staaten, die Zusammenarbeit mit der Gemeinde Swinemünde, die seit Jahren durch eine bewusste und aktive Zusammenarbeit auf höchstem Niveau erfolgt, werden die grenzüberschreitenden Probleme der benachbarten touristischen Gemeinden und ihre Probleme lösen, um vorhersehbare Bedenken und Verkehrsgefährdungen zu vermeiden. Das Fehlen einer angemessenen Verkehrsinfrastruktur für schwere und große Transporteinheiten, wie z.B. Fahrzeuge mit Containern, lässt die Planung der in den Stellungnahmen genannten potenziellen Routen nicht zu, was zu einer erhöhten Lärmbelästigung, Luftverschmutzung in den deutschen Tourismusgebieten und zum Verlust der Tragfähigkeit der für solche Transporte ungeeigneten örtlichen Straßen führen würde. In den Plänen für den Containerterminal war der Transport von Waren von der Insel Usedom nicht vorgesehen. Daher wurde von Anfang an bei der Konzeption und Planung des Projekts davon ausgegangen, dass das Projekt auf deutscher Seite keine grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Landseite hat. Aufgrund der Eröffnung des Tunnels unter der Swina für Touristen wird in den ersten Jahren mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens insbesondere in Richtung Swinemünde gerechnet, was die Verpflichtung der Stadt Swinemünde mit sich bringt, eine gut funktionierende Park- und Straßeninfrastruktur in der Stadt bereitzustellen. Auch in den deutschen Nachbargemeinden von Swinemünde wird eine Zunahme des Touristenverkehrs erwartet, die auch mit einem verstärkten Sommertourismus verbunden sein kann. Die Entwicklung der Seeverkehrsbranche in Polen ist vor dem Hintergrund des hoch entwickelten Seeverkehrs in Deutschland nicht sehr groß. Der Bau eines Containerhafens wird den Verkehr verändern, ihn aber nicht drastisch erhöhen. Dies wird keine negativen Auswirkungen auf die Natur- und Meeresumwelt oder die Ressourcen für saubere Luft auch in Deutschland haben, die die Grundlage für die Entwicklung des Tourismus auf Usedom und der Insel Wolin sind. Der größte Teil des Seeverkehrs auf der nördlichen Wasserstraße wird derzeit von Fracht- und Touristenfähren abgewickelt, gefolgt von Gastankern und kleinen Containerschiffen. Durch den Betrieb des Containerterminals wird die Anlieferung von Gütern ausgeglichen, so dass auf der nördlichen Strecke keine nennenswerte Zunahme des Seeverkehrs zu erwarten ist. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass Polen unter Berücksichtigung der von deutscher Seite seit drei Jahren geäußerten Bedenken Vorbereitungen für den Bau einer zusätzlichen östlichen Wasserstraße zum Seehafen von Swinemünde auf der Seite von Dievenow angekündigt hat, die speziell für den geplanten Containerhafen bestimmt ist.

Was die Auswirkungen auf die Fischbestände betrifft, so ist darauf hinzuweisen, dass die Pommersche Bucht nach Expertenmeinung und verfügbarer Literatur ein Brutgebiet für Hering (Frühjahrsrasse), Grundel, Tabak und Sandaal, Pfeifenfische und Henne sowie Beluga ist. Bei der Analyse des Reproduktionspotenzials von Meeresfischen im Gebiet des geplanten Projekts wurden nicht nur die Reproduktionsökologie der einzelnen Fischarten berücksichtigt, sondern auch die physikalisch-chemischen Parameter des Wassers (vor allem der Salzgehalt) und morphometrische Daten, einschließlich bathymetrischer Daten, der Struktur und des Variationsgrads der Boden- und Unterwasservegetation. Die Ergebnisse dieses Gutachtens werden beim Bau

und Betrieb des Containerhafens umgesetzt:

- wenn es nicht möglich ist, den Abraum an Land abzulagern, wird der Abraum während der intensiven kommerziellen Fischlaichzeit (d.h. April bis September) nicht auf der Verklappungstelle abgelagert. Ab Juli darf Baggergut auf der Verklappungstelle abgelagert werden, wenn Ichthyoplankton-Analysen keine hohen Dichten von kommerziell genutzten Fischeiern und -larven ergeben, vorausgesetzt, dass im Bereich der Klappe Siebe für undurchlässige Schwebstoffe eingesetzt werden. Vom 1. September bis zum 31. März kann das Baggergut auf Abraumhalden abgelagert werden, ohne dass dies Auswirkungen auf Fische hat.

- Bei Arbeiten, die mehr als 150 dB Lärm verursachen, werden die Arbeiten ganzjährig mit einem Softstart- oder Rumpelverfahren begonnen, und bei Lärm über 170 dB werden Unterwasser-Lärmschutzsysteme eingesetzt, um die Auswirkungen auf die Ichthyofauna zu verringern.

- Bei Verschlammungen und Verklappungstelle, die übermäßige Schwebstoffe erzeugen, werden Schleier (d.h. Vorhänge) eingesetzt. Wenn die Anlage eingerichtet und mit einem Vorhang verschlossen ist, werden Fische, die gesichtet werden, gefangen und an andere Orte mit ähnlichen Umweltbedingungen umgesetzt.

- Es werden täglich Sauerstoff- und Schwebstofftests durchgeführt.

Zusammenfassend haben die durchgeführten Analysen ergeben, dass die Grenzen der Betroffenheit und Schädlichkeit des Vorhabens in einem Abstand von ca. 1,9 km vor der deutsch-polnischen Grenze und für den Standort der Verklappungstelle in einem Abstand von ca. 0,3 km vor der Grenze enden.

Was die Auswirkungen auf Vögel in der Betriebsphase betrifft, so ist zu beachten, dass sich das Projekt auf diese Tiergruppe in erster Linie indirekt auswirkt, nämlich durch die Auswirkungen auf Fische während der Baggerarbeiten unter der Oberfläche. Die Auswirkungen werden von kurzer Dauer sein und sich auf etwa ein Dutzend Tage im Jahr beschränken, so dass sie unbedeutend sind, und das Hafenbecken wird weiterhin ein attraktives Nahrungsgebiet für die Vogelwelt bleiben. Die Entwicklung des geplanten Terminals mit Zugangsinfrastruktur wird folgende Auswirkungen auf die Avifauna haben:

- die Schaffung neuer anthropogener Lebensräume, die von einer kleinen Gruppe von Avifauna bevölkert werden, die sich von der derzeitigen unterscheidet und mit Industriegebieten verbunden ist;
- die Möglichkeit, einen Teil des Hafenbeckens von der Futtersuche auszuschließen (u. a. für nistende Vögel);
- Ausschluss oder Einschränkung der Möglichkeit der Nutzung des Gebiets des geplanten Terminals durch Zugvögel und überwinternde Vögel Möglichkeit der Kollision von Vögeln mit Umschlaggeräten (Kräne, Rampen).

Durch die Bewegung von Containerschiffen und anderen Schiffen wird die Nutzung des Hafenbeckens des geplanten Terminals durch Vögel eingeschränkt. Dies dürfte vor allem für Vögel von Bedeutung sein, die während des Vogelzugs in den Küstengewässern überwintern und zwischenlanden. Die Störung von Vögeln betrifft vor allem Arten, die hier in großen Konzentrationen vorkommen, wie z. B. Reiherente, Bergente, Gänsesäger, Haubentaucher, Eisente sowie Kormoran und Möwen (vor allem Silbermöwe). Ihre Nutzung des Außenhafenbeckens hängt weitgehend mit der anthropogenen Prägung des Gebiets zusammen. Vorhandene hydrotechnische Infrastruktureinrichtungen (Wellenbrecher, Molen) dienen der Wellenreduzierung. Diese Gewässer werden auch frei von Eiserscheinungen gehalten, was für die Vögel, die hier überwintern, wichtig ist. Der zunehmende Containerschiffsverkehr wird zur Verdrängung von Vögeln aus dem Hafenbecken des geplanten Terminals beitragen. Znajdują jednak alternatywne wody do odpoczynku i zimowania. Zugvögel und überwinternde Vögel werden wahrscheinlich alternative Gewässer aufsuchen, z. B. östlich des Terminals, oder das geplante Baugebiet übernehmen. Die Auswirkung des Projekts während der Betriebsphase dürfte

daher in der Verdrängung von Vögeln aus dem Hafengebiet in Gebiete mit geringerem Druck durch den Menschen bestehen. Auch andere Gebiete, die für Zugvögel und überwinternde Vögel bekannt sind, werden wahrscheinlich an Bedeutung gewinnen - vor allem die Gebiete der Pommerschen Bucht und des Stettiner Haffs sowie die Mündung der Swine. Das Fassungsvermögen der Gewässer in der Pommerschen Bucht bietet ausreichend Platz für Vogelgruppen während der Nichtbrutzeit. Daher sind keine signifikanten Auswirkungen auf Zug- und überwinternde Vögel zu erwarten. Die Artenstruktur der Avifauna des terrestrischen Teils des geplanten Projekts wird sich zusammen mit der Zugangsinfrastruktur verändern. Die hier entstehenden großen Flächen mit künstlichen, befestigten Oberflächen, Gebäuden und Verladeeinrichtungen werden neue, sehr spezifische Lebensräume schaffen, die für die Besiedlung durch die Avifauna im Allgemeinen ungünstig sind. Infolgedessen wird es eine kleine Gruppe von Arten mit spezifischen Lebensraumanforderungen geben, die von Vögeln repräsentiert werden, die mit urbanisierten Lebensräumen assoziiert sind.

Aufgrund ihrer Nähe zur Küste ist es wahrscheinlich, dass neue anthropogene Strukturen, einschließlich Gebäuden, von der Silbermöwe *Larus argentatus* bewohnt werden. Aufgrund der Nähe zur Küste sind die Lachmöwe *Chroicocephalus ridibundus* und die Sturmmöwe *Larus canus* als Zugvogelarten sicher. Diese Avifauna wird durch Arten, die in das Gebiet eindringen werden, sobald die Bepflanzung erfolgt ist, diversifiziert. Ihre Zusammensetzung wird von der Raum- und Artenstruktur der eingeführten Bepflanzung abhängen. Während der Betriebsphase kann es zu Kollisionen zwischen Vögeln und den für den Umschlag genutzten Hafeneinrichtungen (Kräne, Rampen) kommen. Diese Situationen können vor allem nachts und insbesondere bei schlechter Sicht, Nebel und Dunst auftreten. Diese Auswirkungen werden durch die Beleuchtung von Hochhäusern wirksam bekämpft.

Im Hinblick auf die Auswirkungen der Bewegung von Meeressedimenten während der Ausbaggerung des Gebiets für den Containerhafen auf die Qualität der Strände für Touristen und die Badebedingungen auf der deutschen Seite ist anzumerken, dass die Entfernung vom Standort der nächstgelegenen ausgebaggerten Einfahrt zum Containerhafen bis zur Strandgrenze zu Deutschland etwa 3,66 km beträgt. Die Auswirkungen der Sedimentausbreitung werden sich aufgrund der großen Entfernung nicht negativ auswirken, und die Trübung wird aufgrund der Verwendung von Sieben und Vorhängen zur Verhinderung der Sedimentausbreitung nur sporadisch und in geringem Umfang auftreten. Die Trübung wird sich nach Beendigung der Baggerarbeiten wieder zurückbilden, so wie es jetzt in den Zeiten der Fahrwasseroperationen und der systematischen Reinigung der Fall ist. Dies wird durch die natürliche Bewegung von Sedimenten an der Meeresküste verursacht. Es wird also keine Auswirkungen auf das Nachbarland geben. Die Entfernung der nächstgelegenen Baggerstelle, d. h. der Einfahrt zum Containerhafen, vom Strand in der Kurortschutzzone von Swinemünde Spa beträgt dagegen etwa 1,7 km. Die Auswirkungen der Sedimentausbreitung auf die Strände des Ferienortes werden regelmäßig und nur während der Baggerarbeiten an der Einfahrt zum Containerhafen auftreten und durch die oben genannten Minimierungsmaßnahmen in ihrem Ausmaß begrenzt werden. Alle Baggerarbeiten finden außerhalb der Ferienzeit statt, um die Qualität der Erholung für Touristen und Einwohner von Swinemünde und Deutschland nicht zu beeinträchtigen.

Die Sedimentbewegung am Strand und am Ufer selbst, das im linksufrigen Teil von Swinemünde - der Kurortschutzzone - und im Teil auf der deutschen Seite ein Erholungsgebiet ist, wird sich nach dem Bau des Containerhafens während seiner Betriebsphase im Vergleich zu heute nicht verändern. Diese Sedimente werden im Mündungsbereich der Swina an den Wellenbrechern zurückgehalten, und der Akkumulationscharakter des Ufers an dieser Stelle wird fortbestehen.

In Bezug auf die Auswirkungen auf das Natura-2000-Gebiet PLB320002 Mündung der Swine ist darauf hinzuweisen, dass die durchgeführten Analysen zu dem Ergebnis geführt haben, dass die unter Schutz stehenden Arten nicht direkt mit dem Gebiet des geplanten Projekts in Verbindung stehen. Nur während der saisonalen Wanderungen wurden einzelne Tiere im Flug beobachtet. Was die nicht brütenden Vögel betrifft,

so konzentrierten sich die Beobachtungen auf mehrere Gebiete - Zugrouten und Schlafrouten. Sie grenzen Gebiete (Biotope) ab, die für die Nachhaltigkeit des Migrationskorridors wichtig sind. Bei Vögeln, die während des Zuges Deckung suchen, ist deren Zustand und Erhalt ein Schlüsselement für die Aufrechterhaltung einer geeigneten Zugroute. Das geplante Projekt wird keine Beeinträchtigung oder Schädigung von Lebensräumen verursachen, die für das Vorkommen und den Schutz von Vogelpopulationen wichtig sind. Auf der Grundlage der durchgeführten Analyse wurde der Schluss gezogen, dass der Bau und der Betrieb des Terminals keine Zerstörung von Lebensräumen, die für diese Arten wichtig sind, oder andere negative direkte oder indirekte Auswirkungen haben wird. Es wird nicht damit gerechnet, dass das Projekt das angenommene Erhaltungsziel für die Zielarten in diesem Gebiet gefährdet. Was die regionalen und lokalen Bewegungen betrifft, so wurden Vögel, die sich im Außenhafen versammeln, sowie überwinterte Enten und Möwen beobachtet, die zwischen dem Hafengebiet und den benachbarten Gewässern innerhalb oder in der Nähe der Karsiborska-Kępa-Reservate umherziehen. Wasservogelwanderungen zwischen dem Außenhafen und dem Schutzgebiet sowie den Natura-2000-Gebieten Pommersche Bucht und Mündung der Swine sind ebenfalls sehr wahrscheinlich. Diese Bewegungen zeugen von einer funktionalen Verbindung zwischen den Schutzgebieten im Gebiet des Stettiner Haffs. Wasservögel bewegen sich je nach den örtlichen Bedingungen (Wetter, Nahrungsangebot im Lebensraum) zwischen diesen Gebieten. Während der Endphase des Betriebs wird es zu Bewegungen von Wasservögeln während der Überwinterungszeit und in gewissem Maße zu Veränderungen ihrer räumlichen Verteilung kommen. Die Bewegung von Schiffen wird jedoch in keiner Weise die Aufrechterhaltung der Zugmöglichkeiten für Zugvögel und überwinterte Vögel, sowohl lokal als auch regional, beeinträchtigen. Im überörtlichen Kontext - der Pommerschen Bucht - werden keine Veränderungen der Vogelbestände während der Zug- und Überwinterungszeiten erwartet. Da das Projektgelände und die Natura-2000-Gebiete in unmittelbarer Nähe zueinander liegen, sollten die potenziellen Auswirkungen des Projekts nur im Zusammenhang mit den möglichen indirekten Auswirkungen betrachtet werden. Es gibt jedoch keine direkten negativen Auswirkungen der Durchführung und des Betriebs des Projekts auf die Schutzobjekte und die vorläufigen Schutzziele in dem oben genannten Gebiet.

In Bezug auf die Zunahme des Schiffsverkehrs wird laut Annahmen und Analysen mit einer Zunahme des Schiffsverkehrs von ca. 4 % in der Anfangsphase und von ca. 7 % auf lange Sicht gerechnet, wobei anzumerken ist, dass diese Auswirkung unbedeutend sein wird, allein schon aufgrund der Tatsache, dass die bestehende Fahrrinne seit mehreren Jahrzehnten in Betrieb ist und der bestehende Verkehr von Schiffen, die den Hafen von Stettin und Swinemünde anlaufen, ca. 6 000 jährlich beträgt. Wenn man also davon ausgeht, dass der Containerterminal bei vollem Ausbau 9 Schiffe pro Woche abfertigen wird und dass die Auswirkungen auf den Schiffsverkehr in einem Bereich des Fahrwassers stattfinden, der seit Jahren auf die gleiche Weise genutzt wird, können diese Auswirkungen als vernachlässigbar angesehen werden.

Zu den Bedenken der deutschen Seite hinsichtlich der negativen Auswirkungen von Bau und Betrieb des geplanten Containerterminals auf die grenzüberschreitenden Lärm- und Luftschadstoffemissionen ist anzumerken, dass es während der Bauphase des Wellenbrechers, der das küstenfernste Element des Containerhafens sein wird, zu regelmäßigen Belästigungen durch den Einsatz schwerer Baumaschinen und die Emission von Lärm und Schadstoffen in die Luft kommen wird. Diese Phase wird mit Unterbrechungen stattfinden und für die deutsche Seite in Bezug auf die Luftemissionen keine Belastung darstellen. Nach den in diesem Zusammenhang durchgeführten Analysen wird eine gute Belüftung des Küstengebiets um Swinemünde während des Baus des Wellenbrechers eine Belästigung der Umgebung an Land und auf der deutschen Grenzseite verhindern. Die gemittelten Emissionen der Wellenbrecher- und Ausbaggerungsphase überschreiten nicht die deutsch-polnische Grenze. Was die Lärmemissionen an der Oberfläche anbelangt, so kann es während der Bauphase zu periodischen Belästigungen kommen, so dass es zwingend erforderlich ist, Maßnahmen zur Minimierung der Lärmemissionen zu ergreifen, d. h. die Lärmemissionen zu reduzieren

(Hammerhead-Schilde und -Schalldämpfer, Vorhänge und Unterwasserdämpfung) oder modernste Verfahren für den Bau von Wellenbrechern zu wählen, bei denen relativ leise gebohrt und nicht gerammt wird, was die Auswirkungen der Lärmemissionen auf die Umgebung während der Bauphase definitiv verringern wird. Was die Betriebsphase betrifft, so werden die Schadstoffemissionen sowohl des Containerterminals als auch des LNG-Wiederverdampfungsterminals sowie anderer benachbarter Emittenten und Anlagen die Land- und Küstengebiete Polens und Deutschlands nicht beeinträchtigen. Die gemittelten kumulativen atmosphärischen Emissionen der Betriebsphase der Außenhafenanlagen einschließlich des Containerterminals überschreiten nicht die deutsch-polnische Grenze. Hinsichtlich der Bedenken hinsichtlich der akustischen Auswirkungen während der Betriebsphase des vorgeschlagenen Containerterminals mit Zugangsinfrastruktur in Variante I wurde davon ausgegangen, dass ein großes und drei kleine Containerschiffe während der Woche an den Liegeplätzen des Terminals anlegen können. Die Analyse der akustischen Auswirkungen wurde für den Zeitraum des Anhaltens und Entladens eines Containerschiffs am Kai des Außenhafens und des Einlaufens eines zweiten großen Schiffes bei gleichzeitigem Betrieb des Terminals und des bestehenden und für die Erweiterung geplanten Gazoport durchgeführt. Die Bewegung von Containerschiffen in dem geplanten Becken wird erhebliche Auswirkungen auf das akustische Klima in den angrenzenden Gebieten haben, einschließlich der Wohngebiete in Swinemünde (Bezirk Warsow), die unter Lärmschutz stehen. In geringerem Maße werden die akustischen Auswirkungen mit dem Betrieb von Belüftungsanlagen zusammenhängen, während die oben genannten Schiffe an den Liegeplätzen geparkt sind (wenn die Einheiten vom Kai aus mit Strom versorgt werden), sowie mit dem Betrieb von Hafenumschlaganlagen und der Bewegung von Traktoren und elektrischen Gabelstaplern auf dem Lagerplatz des Terminals. Der Schienen- und Straßenverkehr auf den Straßen und den geplanten Parkplätzen wird sich ebenfalls auf die Lärmbelastung auswirken, die vom geplanten Terminalgelände auf die Umwelt ausgeht. Die Auswirkungen des Schienen- und Lkw-Verkehrs am Terminal hängen von der Intensität und Geschwindigkeit des Verkehrs ab. Aus dem Konzept geht hervor, dass täglich 11 Züge mit jeweils rund 120 20-Fuß-Containern das Terminal verlassen werden. Im Durchschnitt werden 526 Container pro Tag über den Straßenverkehr abgefertigt. Es wurde davon ausgegangen, dass dies die Ein- und Ausfahrt von 300 Lastwagen pro Tag ist, d.h. im Durchschnitt etwa 13 Fahrzeuge pro Stunde. Die akustische Auswirkung in Verbindung mit dem Eisenbahnverkehr am Terminal wurde unter der Annahme ermittelt, dass ein Zug mit 120 Containern pro Stunde abfahren wird. Diese Bewegung kann sowohl am Tag als auch in der Nacht stattfinden. Es wurde von einer prognostizierten Verkehrsintensität von etwa 100 bis 200 Fahrzeugen pro Tag ausgegangen. Auch der Fahrzeugverkehr wird eine Lärmquelle sein, einschließlich der 63 elektrisch betriebenen Wagen auf dem Lagerplatz des Terminals. Es wurde davon ausgegangen, dass alle Umschlaggeräte und -einrichtungen elektrisch angetrieben werden und kontinuierlich arbeiten. Wie bereits erwähnt, werden auch die Belüftungssysteme (Luftein- und -auslässe) der Containerschiffe, die an den geplanten Kais des Terminals anlegen, Lärm verursachen. Während das Containerschiff am Kai liegt, wird das Schiff mit Landstrom versorgt. Der Betrieb der Lüftungs- und Kühlsysteme des Schiffes und der Landanlagen erfolgt ständig und somit auch nachts. Es wurde davon ausgegangen, dass der äquivalente Schalleistungspegel der einzelnen Lärmquellen nachts und tagsüber gleich hoch ist. Die größte Lärmbelastung wird während der Nachtzeit auftreten, da für die Nachtzeit niedrigere Lärmgrenzwerte gelten. In der schlimmsten Stunde der Nacht darf ein Containerschiff anlegen. Die Schallemissionen und das Ausmaß der Lärmbelastung werden während der Einfahrt des Containerschiffs in den Hafen und bei der Ausfahrt aus dem Hafen nach Abschluss der Lös- und Ladevorgänge zunehmen. Die durchgeführten Prognoserechnungen zeigen jedoch, dass der von den genannten Anlagen ausgehende Lärm zwar hoch ist, aber die Grenzwerte in den Schutzgebieten nicht überschreitet. Vom Containerterminal aus beträgt der maximale Einwirkungsbereich der Lärmemissionen tagsüber 1200 - 1300 m und nachts 2000 - 2100 m. Zusätzlich sollten die möglichen Auswirkungen auf den

Kurort Ahlbeck überprüft werden. zusätzliche Lärmausbreitungsanalysen wurden durchgeführt, die zeigen, dass die zulässigen Werte auf der deutschen Seite eingehalten werden (Dokument mit dem Titel *Beurteilung der Umweltauswirkungen des Containerterminalprojekts im Außenhafen von Swinemünde auf die Lärmemissionen /Erweiterung auf die deutsche Seite. Planungsphase - technisches Konzept für das "Containerterminal im Außenhafen von Swinemünde"*. Dr.-Ing. Tomasz Malec. Stettin, 2023). Außerdem wurde vereinbart, dass im Rahmen der Analyse nach der Implementierung Berechnungen an zusätzlichen Kontrollpunkten vorgenommen werden, wie sie in dem auf der Sitzung vorgestellten Modell dargestellt sind, und dass die Parteien im Falle von Überschreitungen diesbezügliche Gespräche aufnehmen werden. Die Entfernung zwischen dem geplanten Containerpier und der nächstgelegenen touristischen Einrichtung in der Kurortschutzzone B am linken Ufer des Flusses Swinemünde beträgt etwa 2,8 km. Während des Betriebs des Containerhafens wird es in diesen Gebieten nicht zu Lärmüberschreitungen kommen. Die Analyse der Auswirkungen des Containerterminals in Bezug auf die Emissionen von SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, Staub, aliphatischen und aromatischen Kohlenwasserstoffen hat gezeigt, dass nur die zulässigen Konzentrationen von Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) bezogen auf eine Stunde überschritten werden, die nur das äußere Hafengebiet innerhalb der Grenzen des Hafens von Swinemünde in einem Abstand von mehr als 4,5 km von der Grenze betreffen. Es wird also keine negativen Auswirkungen auf das Nachbarland geben.

Hinsichtlich der Bemerkung, dass die Unterlagen nicht vollständig in deutscher Sprache vorgelegt wurden, ist darauf hinzuweisen, dass die der deutschen Partei im Rahmen des grenzüberschreitenden Verfahrens vorgelegten Unterlagen gemäß Artikel 20 Absatz 1 Nr. 3 des deutsch-polnischen Vertrags von 2018 vorschriftsmäßig die gesamte Dokumentation in polnischer Sprache und einen Teil davon in deutscher Übersetzung enthalten. Das Scoping, das vor der Durchführung der UVP durchgeführt wurde, ergab keine signifikanten negativen Auswirkungen der Entwicklung des Containerhafens auf grenzüberschreitende Gebiete. In einem solchen Fall gibt es nach nationalem Recht keine Grundlage für die Durchführung einer grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung und die Notifizierung des anderen Landes. Das grenzüberschreitende Verfahren für den Containerhafen wurde auf Antrag der deutschen Partei bereits während der Erstellung des Umweltverträglichkeitsberichts (UVP-Berichts) eingeleitet. Die Durchführung des Verfahrens steht im Einklang mit Artikel 3 Absatz 5 des deutsch-polnischen Vertrags von 2018.

- 3. Zivilgesellschaftliche Initiative Lebensraum Vorpommern e.V. Verfasst von:** \_\_\_\_\_ ,  
**Trassenheider Weg 16, 17454 Zinnowitz, Deutschland; E-Mail Adresse**  
**Vorstand der Bürgerinitiative Lebensraum Vorpommern e.V.; Adresse:**  
**Seebad Ahlbeck; 2) Am Schulberg 72, 17424 Seebad Heringsdorf; E-Mail: E-Mail:**  
**- E-Mail vom 22.02.2023. - E-Mail**  
**vom 24.02.2023, - E-Mail vom 23.02.2023.**

Zu dem Vorwurf der Missachtung umweltrechtlicher Vorschriften und des internationalen Rechts werden im Folgenden Erläuterungen gegeben. Das vor der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) des Projekts durchgeführte Scoping ergab keine wesentlichen negativen Auswirkungen des Baus des Containerhafens auf grenzüberschreitende Gebiete. In einem solchen Fall gibt es nach nationalem Recht keine Grundlage für die Durchführung einer grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung und die Notifizierung des anderen Landes. Das grenzüberschreitende Verfahren für den Containerhafen wurde auf Antrag der deutschen Partei bereits während der Erstellung des UVP-Berichts eingeleitet. Die Durchführung des Verfahrens steht im Einklang mit Artikel 3 Absatz 5 des deutsch-polnischen Vertrags von 2018. Die deutsche Seite wurde für die betreffende Investition im Rahmen des Verfahrens der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Richtlinie) angemeldet. Im polnischen Rechtssystem enden diese

Verfahren nicht mit der Erteilung einer Genehmigung zur Durchführung der Investition, sondern erst mit dem Erlass einer Entscheidung über die Umweltbedingungen ("UVP-Beschluss"). Es handelt sich um einen rechtsverbindlichen Verwaltungsbeschluss, der die Umweltbedingungen für die Durchführung des Projekts festlegt. Zum Umfang der im Rahmen dieses Verwaltungsverfahrens eingereichten Unterlagen gehört ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVP-Bericht). Der UVP-Bericht enthält alle erforderlichen Studien, Analysen und Sachverständigengutachten. Es wurden Studien und Analysen zu Bodensedimenten, akustischen Auswirkungen (einschließlich Unterwasserlärm), der Luftschadstoffe, der Auswirkungen auf das Klima und die Landschaft (unter Berücksichtigung des Vorhandenseins von Lichtquellen), der Auswirkungen auf die Wasser- und Bodenqualität, der Sedimentbewegung in der Küstenzone, der Auswirkungen auf die natürliche Umwelt (insbesondere Fischbestände, Meeressäuger), der Auswirkungen auf die Wahrscheinlichkeit von Umweltverschmutzung, Unfällen und deren Folgen sowie der Auswirkungen des Projekts auf die Schutzziele der Natura 2000-Gebiete.

Der Espoo-Bericht ist das Ergebnis der abgeschlossenen Untersuchungen und Analysen, die im UVP-Bericht und seinen Anhängen enthalten sind. Er enthält eine Beschreibung der relevanten Umweltauswirkungen des Projekts für die deutsche Seite. Der Espoo-Bericht konzentriert sich in erster Linie auf die Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Projekts im Meeresbereich, der direkt in der Nachbarschaft liegt und potenziell grenzüberschreitend betroffen ist.

Hinsichtlich der fehlenden wirtschaftlichen Rechtfertigung möchten wir Sie darüber informieren, dass die entsprechende Analyse im Jahr 2018 durchgeführt wurde. Es zeigt klar die Lebensfähigkeit und die Notwendigkeit eines Containerterminals in Swinemünde, auch wenn der neu eröffnete Containerterminal in Danzig in Betrieb ist. Eine Analyse von zwei Szenarien für See-Land-Transportketten von Containern, wobei der Landteil durch den Straßentransport realisiert wird, ergab, dass die Kosten einer solchen Kette über den Hamburger Hafen 43 % höher sind als die Route über das geplante Tiefwasserterminal in Swinemünde.

Es ist darauf hinzuweisen, dass im Zusammenhang mit der Durchführung des Projekts alle Maßnahmen zum Ausgleich und zur Minimierung der Auswirkungen des Baus und des Betriebs des Projekts geplant sind, die derzeit mit den Umweltbehörden in Polen und der Europäischen Kommission umfassend abgestimmt werden. Der Ausgleich für die Natur und sein Verfahren wurde eingeleitet und soll sicherstellen, dass die biologische Vielfalt, die Struktur und die Funktionen der Schutzgebiete und ihrer Natura-2000-Objekte ordnungsgemäß erhalten werden. Es sei außerdem darauf hingewiesen, dass der Standort des geplanten Containerterminals gewählt wurde, weil sich in der Nähe bereits ein Eisenbahnknotenpunkt und die Bundesautobahn S3 befinden, so dass außerhalb des Containerhafens keine weiteren Autobahnen, Schnellstraßen oder Schienenverkehrssysteme speziell für den Containerhafen gebaut werden sollen.

Im Hinblick auf die Auswirkungen auf das Landschaftsbild wird im ersten und zweiten Sichtbereich nach der Gründung der künftigen Bebauung ein neues Element anthropogenen Ursprungs in der Landschaft erscheinen. Es wird nur teilweise in die Umgebung eingreifen, da die natürliche Umwelt und die Landschaft in der Nähe des vorgeschlagenen Terminalgeländes bereits anthropogen verändert wurden. In der Nähe befinden sich das LNG-Terminal und die umfangreiche Hafeninfrastruktur an der Mündung der Swina. Die Sichtbarriere für das geplante Projekt wird darin bestehen, dass das Projekt auf der Landseite von einem dichten Waldgebiet umgeben sein wird, das den Landteil von Swinemünde vom Meer trennt und einen Teil des Strandes ausschließt. Von hier aus wird sich der Blick auf die Entwicklung am weitesten öffnen. Es ist auch zu beachten, dass das Projekt innerhalb der Grenzen eines Seehafens durchgeführt wird und dieses Gebiet derzeit vom Fischereimanagement ausgeschlossen ist. Der Bau und der Betrieb des Containerhafens werden keine wesentlichen Veränderungen der Landschaft zur Folge haben und das Gesamtbild und das Landschaftspanorama von Swinemünde nicht beeinträchtigen. Diese Investition kann nur vom Panoramapunkt

der Hafeneinfahrt von Swinemünde aus betrachtet werden. Das Erscheinungsbild des Containerhafens wird vom Meer aus durch einen schützenden Wellenbrecher abgedeckt, der auch die Auswirkungen auf die Umwelt und die Landschaft reduziert: Er wird die Sicht auf die verschiedenen Farben der Schiffe und die Lichtverschmutzung und deren Intensität verringern. Die Aussicht auf die Swinemünde-Skyline vom Meer aus wird sich daher nicht negativ auf die Landschaft von Swinemünde auswirken.

Im Hinblick auf die mit dem Betrieb des Containerterminals verbundenen Lichtemissionen wurde eine Analyse durchgeführt, die zeigt, dass die größte Konzentration künstlicher Lichtverschmutzungsquellen im bebauten und bebauten Gebiet von Swinemünde zu beobachten ist. Die Beschränkung der Verwendung von starker Beleuchtung besteht daher darin, dass nur die gesetzlich vorgeschriebene Beleuchtung und die für einen technisch korrekten Betrieb erforderlichen Sicherheitsvorschriften verwendet werden. Daher dürfen die Minimierungsmaßnahmen nicht mit den geltenden Vorschriften unvereinbar sein und können daher nur die Verwendung von Lichtquellen einschränken, deren Einsatz nicht durch die Vorschriften und die Grundsätze der Sicherheit technologischer Vorgänge vorgeschrieben ist, insbesondere<sup>7</sup> um die reibungslose Durchführung von Vorgängen zu ermöglichen, die gleichzeitig die Sicherheit von Personen und Gütern gewährleisten. Auf der Grundlage der Analyse der Verteilung der künstlichen Lichtemissionen sollte daher der Schluss gezogen werden, dass es im Projektgebiet aufgrund des Ausmaßes des künstlichen Lichts (Lichtverschmutzung) nicht zu einer erheblichen Störung des Vogelzugs kommen kann und dass die Flugrouten der Vögel beibehalten werden. Das vorgeschlagene Projekt wird dank der vorgesehenen Schutzlösungen, die die negativen Auswirkungen der künstlichen Beleuchtung auf Tiere minimieren, in Verbindung mit dem bestehenden Zustand der Lichtverschmutzung nicht zu einer signifikanten Erhöhung und signifikanten Anhäufung der Lichtverschmutzung führen "Lichtverschmutzung".

In Bezug auf die Zunahme des Schiffsverkehrs wird angenommen und analysiert, dass der Schiffsverkehr<sup>7</sup> in der Anfangsphase um ca. 4 % und in der Endphase um ca. 7 % zunehmen wird. Es sei darauf hingewiesen, dass die Auswirkungen gering sein werden, und sei es nur, weil die bestehende Schifffahrt seit mehreren Jahrzehnten besteht und der Hafen von Stettin und Swinemünde derzeit nur von etwa 6000 Schiffen pro Jahr angelaufen wird. Wenn man also davon ausgeht, dass der Containerterminal bei vollem Ausbau 9 Schiffe pro Woche abfertigen wird und dass die Auswirkungen auf den Schiffsverkehr in einem Bereich des Fahrwassers stattfinden, der seit Jahren auf die gleiche Weise genutzt wird, können diese Auswirkungen als vernachlässigbar angesehen werden.

Hinsichtlich der von deutscher Seite geäußerten Bedenken über die negativen grenzüberschreitenden Auswirkungen von Bau und Betrieb des geplanten Containerterminals auf die Lärm- und Luftschadstoffemissionen ist auf Folgendes hinzuweisen. Während der Bauphase des Wellenbrechers, der das küstenfernste Element des Containerhafens sein wird, zu regelmäßigen Belästigungen durch den Einsatz schwerer Baumaschinen und die Emission von Lärm und Schadstoffen in die Luft kommen wird. Diese Phase wird mit Unterbrechungen stattfinden und für die deutsche Seite in Bezug auf die Luftemissionen keine Belastung darstellen. Den Analysen der atmosphärischen Emissionen während der Bauphase zufolge wird eine gute Belüftung der Atmosphäre an der Meeresküste in der Nähe von Swinemünde eine Belästigung der Umgebung an Land und auf der deutschen Grenzseite während des Baus des Wellenbrechers verhindern. Die durchschnittlichen Emissionen der Phaloclon- und Baggerphase überschreiten nicht die deutsch-polnischen Grenzen. Was die Lärmemissionen an der Oberfläche anbelangt, so kann es während der Bauphase zu periodischen Belästigungen kommen, so dass es zwingend erforderlich ist, Maßnahmen zur Minimierung der Lärmemissionen zu ergreifen, d. h. die Lärmemissionen zu reduzieren (Hammerhead-Schilde und -Schalldämpfer, Vorhänge und Unterwasserdämpfung) oder modernste Verfahren für den Bau von Wellenbrechern zu wählen, bei denen relativ leise gebohrt und nicht gerammt wird, was die Auswirkungen der Lärmemissionen auf die Umgebung während der Bauphase definitiv verringern wird. In der Betriebsphase

werden sich die Emissionen aus dem Betrieb des Containerterminals und des LNG-Wiederverdampfungsterminals sowie anderer benachbarter Emittenten und Anlagen nicht nachteilig auf die Land- und Küstengebiete Polens und Deutschlands auswirken. Die durchschnittlichen kumulativen atmosphärischen Emissionen der Betriebsphase der Außenhafenanlagen einschließlich des Containerterminals überschreiten nicht die polnisch-deutschen Grenzen. Was die Bedenken hinsichtlich der akustischen Auswirkungen in der Betriebsphase während der Nutzung des vorgeschlagenen Containerterminals mit der Zugangsinfrastruktur und den mit dem Betrieb verbundenen Anlagen in der vom Projektträger vorgeschlagenen Variante I angeht, so wird es zu kumulativen akustischen Auswirkungen kommen. Bei der Konzeption wurde davon ausgegangen, dass ein großes und drei kleine Containerschiffe während der Woche an den Kais des Terminals anlegen können. Die Analyse der akustischen Auswirkungen wurde für den Zeitraum des Anhaltens und Entladens eines Containerschiffs am Kai des Außenhafens und des Einlaufens eines zweiten großen Schiffes bei gleichzeitigem Betrieb des Terminals und des bestehenden und für die Erweiterung geplanten Gazoport durchgeführt. Die Bewegung von Containerschiffen in dem geplanten Becken wird erhebliche Auswirkungen auf das akustische Klima in den angrenzenden Gebieten haben, einschließlich der Wohngebiete in Swinemünde (Bezirk Warsow), die unter Lärmschutz stehen. In geringerem Maße werden die akustischen Auswirkungen mit dem Betrieb von Belüftungsanlagen zusammenhängen, während die oben genannten Schiffe an den Liegeplätzen geparkt sind (wenn die Einheiten vom Kai aus mit Strom versorgt werden), sowie mit dem Betrieb von Hafenumschlaganlagen und der Bewegung von Traktoren und elektrischen Gabelstaplern auf dem Lagerplatz des Terminals. Der Schienen- und Straßenverkehr auf den Straßen und den geplanten Parkplätzen wird sich ebenfalls auf die Lärmbelastung auswirken, die vom geplanten Terminalgelände auf die Umwelt ausgeht. Die Auswirkungen des Schienen- und Lkw-Verkehrs am Terminal hängen von der Intensität und Geschwindigkeit des Verkehrs ab. Aus dem Konzept geht hervor, dass täglich 11 Züge mit jeweils rund 120 20-Fuß-Containern das Terminal verlassen werden. Im Durchschnitt werden 526 Container pro Tag über den Straßenverkehr abgefertigt. Es wurde von einer Ein- und Ausfahrt von 300 Lkw pro Tag ausgegangen, was einem Durchschnitt von etwa 13 Fahrzeugen pro Stunde entspricht. Die akustische Auswirkung des Schienenverkehrs am Terminal wurde unter der Annahme ermittelt, dass ein Zug mit 120 Containern in einer Stunde abfährt. Diese Bewegung kann sowohl am Tag als auch in der Nacht stattfinden. Es wurde von einer prognostizierten Verkehrsintensität von etwa 100 bis 200 Fahrzeugen pro Tag ausgegangen. Eine weitere Lärmquelle ist der Verkehr von Fahrzeugen, darunter 63 elektrisch betriebene Wagen auf dem Lagerplatz des Terminals. Es wurde davon ausgegangen, dass alle Umschlaggeräte und -einrichtungen elektrisch angetrieben werden und kontinuierlich arbeiten. Wie bereits erwähnt, werden auch die Belüftungssysteme (Luftein- und -auslässe) der Containerschiffe, die an den geplanten Kais des Terminals anlegen, Lärm verursachen. Wenn das Containerschiff am Liegeplatz liegt, wird das Schiff von Land aus mit Strom versorgt. Der Betrieb der Lüftungs- und Kühlsysteme des Schiffes und der Landanlagen erfolgt ständig und somit auch nachts. Es wurde davon ausgegangen, dass der äquivalente Schallleistungspegel der einzelnen Lärmquellen nachts und tagsüber gleich hoch ist. Die größte Lärmbelastung wird während der Nachtzeit auftreten, da für die Nachtzeit niedrigere Lärmgrenzwerte gelten. In der schlimmsten Stunde der Nacht darf ein Containerschiff anlegen. Die Schallemissionen und das Ausmaß der Lärmbelastung werden während der Einfahrt des Containerschiffs in den Hafen und bei der Ausfahrt aus dem Hafen nach Abschluss der Lös- und Ladevorgänge zunehmen. Die durchgeführten Prognoserechnungen zeigen jedoch, dass der von den genannten Anlagen ausgehende Lärm zwar hoch ist, aber die Grenzwerte in den Schutzgebieten nicht überschreitet. Vom Containerterminal aus beträgt der maximale Einwirkungsbereich der Lärmemissionen:

- tagsüber 1200 bis 1300 m,
- während der Nacht 2000 - 2100 m.

Darüber hinaus wurden zusätzliche Lärmausbreitungsanalysen durchgeführt, um die potenziellen

Auswirkungen auf den Kurort Ahlbeck zu überprüfen, die zeigen, dass die zulässigen Werte auf der deutschen Seite eingehalten werden (Dokument mit dem Titel *Beurteilung der Umweltauswirkungen des Containerterminalprojekts im Außenhafen von Swinemünde auf die Lärmemissionen (Erweiterung auf die deutsche Seite). Entwurfsphase - technisches Konzept für das "Container-Terminal im Außenhafen in Swinemünde"*, Dr.-Ing. Tomasz Malec (Stettin, 2023). Darüber hinaus wurde vereinbart, dass im Rahmen der Analyse nach der Umsetzung Berechnungen an zusätzlichen Kontrollpunkten (wie in dem auf der Sitzung vorgestellten Modell dargestellt) durchgeführt werden, und dass die Vertragsparteien im Falle von Überschreitungen diesbezügliche Gespräche aufnehmen werden.

Was den Unterwasserlärm betrifft, so sind die Bemerkungen der deutschen Seite zu diesem Thema unverständlich und wahrscheinlich auf die Qualität der Übersetzung zurückzuführen. Wie die deutsche Seite schreibt, werden die neuesten Technologien eingesetzt und für den Fall, dass die im UVP-Bericht vorgestellten Lärmschutztechnologien auslaufen, werden andere, neuere auf dem Markt verfügbare Technologien verwendet. Die in der Umweltverträglichkeitsprüfung und im Espoo-Bericht vorgestellten Lösungen entsprechen den möglichen verfügbaren Erkenntnissen. Deshalb wurden verschiedene Optionen und Geräte vorgestellt. Die fehlende Verfügbarkeit eines der Geräte spricht nicht gegen die Notwendigkeit von Geräten zur Minimierung des Unterwasserlärms beim Bau von Wellenbrechern und Molen. In Polen wurden in den letzten Jahren beim Bau des Containerhafens in Gdingen und bei der Sprengung historischer Munition erfolgreich Schallschutzvorhänge als Minimierungsmaßnahme eingesetzt. Bei der Behauptung, dass die grenzüberschreitenden Lärmauswirkungen nicht berücksichtigen, dass Lärmpegel von 160 dB SEL für impulsiven Schall (TTS-Schwelle) bereits nach deutschem Recht zu vermeiden sind, und der Espoo-Bericht diesen Wert nicht übernommen hat, wird in der Analyse für den UVP-Bericht darauf hingewiesen, dass die erste Entwicklung in diesem Gebiet und die entsprechenden Vorschriften von Deutschland verabschiedet wurden, das den SEL-Grenzwert auf 160 dB re 1 uPa, gemessen in einer Entfernung von 750 m von der Lärmquelle, festgelegt hat. Daher wurde in der Entwicklungsphase des vorliegenden UVP-Berichts festgestellt, dass während des gesamten Bauprozesses eine Überwachung des Unterwasserlärms mit Unterwasserschallquellen erforderlich ist. Zur Beurteilung der Lärmbelastung werden Unterwasserlärmmessungen durchgeführt, bei denen Messbojen mit einem omnidirektionalen Hydrofon ausgestattet sind, das Unterwassergeräusche im Frequenzbereich von 10 Hz bis 20 Hz aufzeichnet. Sollten die Messungen ergeben, dass ein Schwellenwert von 140 dB in 200 m Entfernung überschritten wird, der eine Verhaltensreaktion bei Schweinswalen hervorruft, werden die Bohrungen gestoppt und zusätzliche Minimierungsmaßnahmen in Form eines Luftschleiers angewandt, bis die Expositionswerte auf sichere Werte sinken. Es ist bekannt, dass die größte Konzentration und Teilpopulation des Schweinswals in der westlichen und südlichen Ostsee, in der die Aufzucht der Jungtiere stattfindet, nur in deutschen Gewässern im Lebensraum "Oderbank" mehr als 20 km von der Einfahrt zum Seehafen von Swinemünde zu finden ist. Der Schweinswal ist eine scheue Art. Alle Erhebungen über den Schweinswalbestand an der südlichen Ostseeküste deuten auf ein vernachlässigbares Vorkommen in der Nähe von Swinemünde hin. Kegelrobben sind häufiger anzutreffen, wie die von den Verfassern der Analysen gesammelten Fotodokumente belegen. Die Küste um Swinemünde ist kein attraktiver Standort oder Lebensraum für Schweinswale. Der Schiffsverkehr und der hier herrschende Unterwasserlärm, aber auch der Mangel an ausreichender Nahrung sind an sich kein geeigneter Lebensraum für Schweinswale. Der derzeitige Schiffsverkehr in der Einfahrt nach Swinemünde ist hoch, aber nicht der höchste in diesem Teil Europas, und die Wasserstraße selbst ist eine alte Handelsroute. Die Schweinswale wissen und lernen, wo sich die Individuen entlang der Wasserstraße bewegen, doch sie haben die Untiefe in der Nähe der Wasserstraße als Lebensraum für ihre Entwicklung gewählt und vergrößern ihre Population trotz der Gefahren langsam. Die Realisierung des Containerhafens wird mit größter Sorgfalt und unter Einsatz der besten auf dem Markt verfügbaren Minimierungsmaßnahmen durchgeführt. Es ist sogar möglich, die

Rammtechnik ohne Impulsrammung einzusetzen, die starken Unterwasserlärm erzeugt, der die Meeressäugetiere erschreckt. Der Schweinswal ist eine Art mit einem ausgezeichneten Gehör und einer hohen Empfindlichkeit, und die Folgenabschätzung sollte auf der Ermittlung der maximalen Verringerung der Lärmbelastung für diese Art als "übergeordnete" Art basieren, was auch den Schutz anderer Meerestiere, einschließlich Robben, die ein weniger empfindliches Gehör haben, erleichtern wird. Eine detaillierte Unterwasserlärmuntersuchung in der Nähe der Hafeneinfahrt von Swinemünde wird keine anderen Informationen liefern als die, die bereits über den großen und erheblichen Unterwasserlärm bekannt sind, der bei den Unterwasserlärmüberwachungsstudien der Hauptinspektion für Umweltschutz festgestellt wurde. Es ist verständlich und sachlich, dass sich der Lärm in Salzwasser aufgrund des hohen Salzgehalts und der hohen Wasserdichte über kürzere Entfernungen ausbreiten kann. Es ist anzumerken, dass auch das Wasser der Ostsee einen unterschiedlichen Salzgehalt aufweist, der von den ozeanischen Zuflüssen und der Meerestiefe abhängt. Die Lärmausbreitung während des Realisierungszeitraums des Containerhafens ist aufgrund vieler Einflussfaktoren und vieler Scheuklappen in diesem Stadium der Planung schwer vorherzusagen. Daher wurde in der Entwicklungsphase des vorliegenden UVP-Berichts die Notwendigkeit einer Unterwasserlärmüberwachung während des Baus von Unterwasserbauwerken festgestellt.

Im Hinblick auf die Risiken, die mit dem Verlust von Containern, der Umweltverschmutzung und dem zunehmenden Schiffsverkehr verbunden sind, wurde ein Sachverständigengutachten über die Auswirkungen des Baus auf die Wahrscheinlichkeit von Umweltverschmutzung, Unfällen und deren Folgen erstellt. In der Studie wurde eine mathematische Modellierung der Zunahme des Schiffsverkehrs in der Fahrrinne und im Zufahrtbereich nach Swinemünde sowie eine Analyse der Unfälle und Zwischenfälle mit Schiffen zwischen 2013 und 2020 vorgenommen. Die Wahrscheinlichkeit von Unfällen und Katastrophen, an denen Schiffe beteiligt sind, wurde unter Berücksichtigung des Ausmaßes der Auswirkungen und der Art des beförderten Materials sowie des bestehenden Verkehrsmanagements berechnet. Auch die Möglichkeit eines verlorenen Containers wurde untersucht. Anhand der durchgeführten Untersuchungen und Analysen kann man feststellen:

- die höchsten Risikowerte für Schiffe sind mit dem Risiko einer Kollision sowohl mit einem anderen Schiff als auch mit einem festen Gegenstand verbunden, und zwar aufgrund unangemessener Handlungen von kleinen Schiffen, die von der Fahrbahn abkommen, von Schiffen, die die Fahrbahn kreuzen, von Schiffen, die sich dem Verkehr auf der Hauptfahrbahn anschließen, sowie aufgrund der unsachgemäßen Navigation von kleinen Sportbooten.
- der auf dem Einlauffahrwasser und im Hafen erfolgende Schiffsverkehr stellt in Bezug auf die Anzahl unerwünschter Ereignisse, besonders unter Beteiligung von Containerschiffen, kein wesentliches Problem dar, es gibt keine Zonen, die ein ernstes Navigationsproblem darstellen;
- die entscheidenden Ursachen für die Beschädigung und/oder den Verlust eines Containers sowohl im Hafen als auch außerhalb des Hafens sind widrige Wetterbedingungen, Feuer und Stabilitätsverlust, der häufig mit der stetigen Krängung des Schiffes zusammenhängt, wobei die Hauptursachen für Unfälle im Hafen Bedienungsfehler, Versagen beim Be-/Löschen und Stabilitätsverlust sind, die in der Regel auf eine falsche Berechnung und falsche Angabe des Ladungsgewichts oder der Containerkennzeichnung zurückzuführen sind;
- die Wahrscheinlichkeit einer Überschreitung der kritischen Windgeschwindigkeiten im äußeren Hafengebiet von Swinemünde und in der Fahrrinne des Hafens ist sehr gering, so dass der Verlust eines Containers auf einem Containerschiff von bis zu 24.000 TEU aufgrund der Auswirkungen sehr starker Winde gegen Null geht;
- die durchgeführte Windanalyse lässt feststellen, dass das Auftreten von kritischen Werten, die zur Beschädigung und/oder zum Verlust des Containers führen können, äußerst wenig wahrscheinlich ist - Größenordnung  $10^{-8}$  –  $10^{-6}$ ;

- die erhaltenen Wahrscheinlichkeiten einer technischen Störung des Schiffs sind auf einem sehr niedrigen Niveau: Größenordnung  $10^{-7}$  –  $10^{-6}$ . Das bedeutet, dass von 10 Millionen Schiffsdurchfahrten nur in wenigen Fällen (4 bis 10) ein technisches Versagen auftritt, das zu einer Kollision mit den Hafeneinfahrten, dem Kai oder einem am Kai liegenden Schiff führen könnte;
- Die Ergebnisse für die Wahrscheinlichkeit eines technischen Versagens eines Schiffes liegen auf einem sehr niedrigen Niveau und zeigen, dass der vorgesehene Schleppdienst der Schiffe sowie ihr struktureller Überschuss an Ausrüstung ein sehr hohes Sicherheitsniveau gewährleisten;
- die Erweiterung des Hafens um ein Tiefwassercontainerterminal wird sich durch die Implementierung neuer Verfahren und die Sicherstellung von angemessenen Reaktionskräften und Reaktionsmaßnahmen zur Erhöhung von Standards im Bereich der Bedienung und Hilfeleistung beitragen. Deshalb wird das Bestehen des Terminals keinen negativen Einfluss auf alle Aspekte des Terminalbetriebs und die unmittelbare Nähe von Gewässern und Landgebieten der Bundesrepublik Deutschland haben.

Unter Bezugnahme auf die Bedenken der deutschen Seite hinsichtlich der negativen Auswirkungen des Baus und Betriebs des Containerterminals, einschließlich des Transports von Meeressedimenten, die die Qualität der Gewässer für den Tourismussektor und die Fischerei, insbesondere die lokale Küstenfischerei, beeinträchtigen könnten, was sich durch die Bauphase des Containerhafens noch verschärfen könnte, wurde eine Studie über die Bewegung von Bodensedimenten durchgeführt, aus der hervorgeht, dass

- Die Hafenbauarbeiten, insbesondere das Aufbringen des Baggerguts auf der Verklappung, werden nicht unter intensiven hydro-meteorologischen Bedingungen, geschweige denn unter Sturmbedingungen, durchgeführt;
- Das geplante Projekt wird im Hinblick auf die Bewirtschaftung des Baggerguts geringfügige Auswirkungen auf die Umwelt haben, da das Wasser aufgrund des Vorhandenseins von suspendierten kohäsiven Bodenkörnern im Bereich der Verklappungstelle lokal und kurzfristig getrübt wird. Die Auswirkung von Wassertrübungen in nicht kohäsiven Böden wird kaum wahrnehmbar sein;
- Unter dem Einfluss ziemlich starker Winde ( $5^{\circ}\text{B}$ ) beträgt der Ausbreitungsbereich des nicht kohäsiven Sediments um das FI-Ablagerungsfeld etwa 170 m, wobei der sandige Schlamm in etwa 10 Sekunden in die Wassersäule fällt. Wegen überwiegender hydrodynamischer Auswirkungen aus westlichen Richtungen sowie der Spezifik morphodynamischer Prozesse der Ostsee wird das Sandmaterial auf eine Entfernung von einigen Kilometern von der Klappstelle F1 nicht transportiert.
- der Verbreitungsbereich des nicht kohäsiven Sediments um das Feld der Ablagerung A beträgt etwa 230 m, und die sandige Suspension fällt in etwa 13 Sekunden in die Wassersäule. Die bindigen Bodensätze können sich auf eine Entfernung von bis 7700 m verbreiten und in der Wassersäule über 7 Stunden lang suspendiert bleiben;
- Unter dem Einfluss von Meeresströmungen, die durch relativ starke Winde ( $5^{\circ}\text{B}$ ) aus westlicher und nördlicher Richtung erzeugt werden, wird der größte Teil der in Feld A abgelagerten kohäsiven Sedimente in der Wassersäule schweben bleiben;
- Unter dem Einfluss von Meeresströmungen, die durch einen ziemlich starken Wind ( $5^{\circ}\text{B}$ ) aus Osten und Süden erzeugt werden, wird der größte Teil der in Feld A abgelagerten kohäsiven Sedimente in der Wassersäule schweben bleiben, und die Ausbreitung der Schwebstoffe wird das Umwelt- und Naturschutzgebiet der Pommerschen Untiefe erreichen und dort teilweise sedimentieren;
- Um das Ausmaß der Ausbreitung der kohäsiven Sedimentsuspension zu minimieren und diesem Phänomen bei der Einbringung des Aushubmaterials in Feld A entgegenzuwirken, ist es ratsam:
  - das Korrelieren des Arbeitszeitplans mit den vorhergesagten Witterungsverhältnissen,

- bei starken West- und Nordwinden oder Ost- und Südwinden die Verwendung von Sieben, um die Ausbreitung von Schwebstoffen zu verringern,
- die Verwendung von Baggergeräten, die mit Rohren ausgestattet sind, die es ermöglichen, das Baggergut auf den Boden des Abraumbereiches abzuladen, so dass es nicht direkt unter der Wasseroberfläche aufschlägt,
- Überwachung der Bagger- und Abraumbeseitigungsarbeiten in einer Weise, die eine schnelle Reaktion auf eventuell auftretende widrige Umstände ermöglicht.

Daher wird der Schluss gezogen, dass die Auswirkungen der Arbeiten auf den stillgelegten Feldern hauptsächlich in den Hoheitsgewässern und zu einem kleinen Teil in den Gewässern der polnischen ausschließlichen Wirtschaftszone auftreten werden. Das geplante Verklappen des aus den Baggerarbeiten stammenden Materials wird keine grenzüberschreitende Auswirkung haben.

In Bezug auf Meeressäuger: Die festgestellten Störungen werden lokal begrenzt und vorübergehend sein, so dass die Auswirkungen mit Ausnahme des Unterwasserlärms während der Bauphase des Projekts (Bauarbeiten, ungeplante Ereignisse, Betrieb des Terminals) als geringfügig oder unbedeutend angesehen werden sollten. Weitere Erläuterungen zu den Auswirkungen von Unterwasserlärm auf Säugetiere, insbesondere Schweinswale, sind in der obigen Antwort enthalten. Es sollte davon ausgegangen werden, dass bei der Detonation identifizierter konventioneller Munition beträchtliche ungeplante Auswirkungen auftreten. Diese Situationen könnten zu dauerhaften Verschiebungen der Hörschwelle von Wassersäugetieren führen. Sollte es notwendig sein, die identifizierten Sprengladungen zu zünden, werden geeignete Maßnahmen zur Minimierung der negativen Auswirkungen auf Meeressäuger (und Fische) vorgeschlagen, die letztlich die Bedeutung dieser Auswirkungen auf unbedeutend reduzieren werden. Vorgesehen ist der Einsatz von akustischen Geräten zur Abschreckung von Tieren, den sog. Pingern, und/oder von Luftschleiern, welche den Einfluss der Stoßwelle auf die Tierwelt verringert. Der Zeitplan für die Arbeiten berücksichtigt die für Säugetiere sensiblen Zeiten, wie die Paarungs- und Brutzeit, d. h. Mai bis September. Zusätzlich werden in der Zeit des Impulslärms Geräte zur Minimalisierung des unterseeischen Lärms verwendet. Der Lärm wird um ein paar Dutzend dB durch Anwendung von Geräten zur Dämpfung und Minimierung von Schlägen eines pneumatischen Hammers angewandt. Durch die Minimierung des unterseeischen Lärms begrenzen wir seinen Einfluss auf die Säugetiere bis 750 m von der Schallquelle.

Im Hinblick auf die von der deutschen Partei erwähnte BioConsult-Studie muss die polnische Partei unmissverständlich feststellen, dass sie sich nicht zu den Vorzügen dieser Studie äußern kann, da BioConsult entgegen der Annahme der deutschen Partei, es handele sich um eine Studie, eine Analyse der im Internet verfügbaren Daten durchgeführt und auf dieser Grundlage ihre Schlussfolgerungen gezogen hat. Da die ermittelten Daten veraltet sind, sollten auch die Schlussfolgerungen als veraltet betrachtet werden. Was jedoch die Behauptungen von BioConsult betrifft, so möchten wir Ihnen mitteilen, dass das vorgeschlagene Projekt keine Aufteilung der Investition vorsieht, sondern dass sowohl auf der See- als auch auf der Landseite ein einziges Verfahren für das Ganze durchgeführt wird, ohne dass eine Aufteilung in Teile erfolgt. Die polnische Seite hat die Verträge, einschließlich der ESPOO, wie oben beschrieben, nicht missachtet. Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung von Raumordnungsplänen für Meeressgewässer und deren Prognose im Jahr 2018 (Seeschiffahrtsamt in Gdingen): ..Umweltverträglichkeitsprüfung des Entwurfs des Raumentwicklungsplans für die inneren Meeressgewässer, das Küstenmeer und die ausschließliche Wirtschaftszone im Maßstab 1: 200 000 2018. (Wydawnictwa Wewnętrzne Instytutu Morskiego w Gdańsku [Interne Veröffentlichungen des Maritimen Instituts in Danzig] Nr. 7253) die Planung eines Containerhafens in Swinemünde an. Die Analyse der grenzüberschreitenden Auswirkungen hat in diesem Dokument gezeigt, dass eine grenzüberschreitende Prüfung für diese Investition nicht erforderlich ist. Das Scoping, das vor der Durchführung der UVP durchgeführt wurde, ergab keine signifikanten negativen Auswirkungen der

Entwicklung des Containerhafens auf grenzüberschreitende Gebiete. In einem solchen Fall gibt es nach nationalem Recht keine Grundlage für die Durchführung einer grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung und die Notifizierung des anderen Landes. Das grenzüberschreitende Verfahren für den Containerhafen wurde auf Antrag der deutschen Partei bereits während der Erstellung des Umweltverträglichkeitsberichts eingeleitet.

Die Lage des Containerhafens auf der Ostseite des Wellenbrechers des Gazoport ist ein Hinweis darauf, dass die grenzüberschreitenden Auswirkungen auf den benachbarten deutschen Staat aufgrund von Hindernissen wie dem Gazoport mit seinem Wellenbrecher, der Einfahrt in den Hafen von Swinemünde und der Fahrrinne, der Industrie- und Wohnsiedlungen in Swinemünde, dem Fluss Swina und der Richtung der Meeresströmungen minimiert werden. Das Interesse der Meeressäugtiere am Standort des Containerterminals nimmt aufgrund des starken Schiffsverkehrs in der Einfahrt zum Hafen von Swinemünde immer mehr ab. Außerdem ist die Ichthyofauna am Standort des Containerhafens und in der Umgebung relativ gering, was für das Interesse der Meeressäugtiere an diesem Standort von entscheidender Bedeutung ist. Der Standort ist kein wichtiger Lebensraum für Meeressäugtiere und Vögel. Darüber hinaus trennen die angegebenen Barrieren das deutsche Gebiet wirksam vom Standort des geplanten Containerhafens ab, was die Lärmbelästigung während der Bauarbeiten und die Bewegung von Sedimenten infolge der Ausbaggerung des Containerhafenbeckens einschränken wird. Darüber hinaus kann sich Polen nicht auf die von BioConsult in Auftrag gegebene Studie (2021) berufen, da diese Studie nicht auf den tatsächlichen Annahmen der geplanten Investition beruht, die derzeit im UVP-Bericht für das geplante Containerterminal in Swinemünde berücksichtigt werden. Außerdem wird zwar angegeben, dass BioConsult Studien durchgeführt hat, aus denen hervorgeht, dass es zu schwerwiegenden Auswirkungen auf die Umwelt kommen wird, aber es werden keine Ergebnisse der Studien angegeben, und es handelt sich um bloße Annahmen, die nicht auf Studien oder angemessenen Analysen beruhen, da keine bestätigten Forschungsannahmen für die Investition angegeben werden. Es ist schwierig festzustellen, welche Annahmen zu dem Schluss führen, dass der Bau und der Betrieb des Containerterminals Auswirkungen auf deutsche Schutzgebiete haben werden und welche Gebiete in welcher Weise und durch was genau diese Gebiete durch den Bau des Terminals an diesem Standort in Swinemünde gefährdet sind.

#### **4. Schreiben von vom 23.02.2023.**

Der Bau des geplanten Containerterminals verstößt nicht gegen das Recht der Europäischen Union. Er wird auf derselben Grundlage wie alle Containerhäfen in der Europäischen Union durchgeführt. Andernfalls müsste der Betrieb aller Containerhäfen in Europa eingestellt werden, so die These. Für die Zwecke des vorliegenden Verfahrens wurden alle erforderlichen Studien und Analysen, als auch für die Betriebsphase, einschließlich der Bodensedimente, der akustischen Auswirkungen (einschließlich Unterwasserlärm), der Luftschadstoffe, der Auswirkungen auf das Klima und die Landschaft (unter Berücksichtigung des Vorhandenseins von Lichtquellen), der Auswirkungen auf die Wasser- und Bodenqualität, der Sedimentbewegung in der Küstenzone, der Auswirkungen auf die natürliche Umwelt (insbesondere Fischbestände, Meeressäugtiere, Vögel), der Auswirkungen auf die Wahrscheinlichkeit von Umweltverschmutzung, Unfällen und deren Folgen sowie der Auswirkungen des Projekts auf die Schutzziele der Natura 2000-Gebiete. Die Ergebnisse der Analysen und Studien sowie die vorgeschlagenen Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen haben gezeigt, dass die Eingriffs- und Schädigungsgrenzen des Projekts ca. 1,9 km vor der deutsch-polnischen Grenze und für den Standort der Verklappungstelle 0,3 km vor der Landesgrenze enden. Das Projekt hat keine negativen grenzüberschreitenden Auswirkungen, und die Schlussfolgerungen dieser Studien und Analysen sind im Espoo-Bericht enthalten



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie**  
*Aleksandra Stodółna*