

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Jutta Wegner, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Containerhafen Swinemünde – Benachrichtigung und Beteiligung
Mecklenburg-Vorpommerns zu den geänderten Planungen**

und

ANTWORT

der Landesregierung

Am 18. Mai 2026 startete die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) als zuständige deutsche Behörde die Öffentlichkeitsbeteiligung für das polnische Vorhaben „Durchführung der Baggerarbeiten zur Ermöglichung des Wassertransports zum Außenhafen in Swinoujście“ (Ausbau der Fahrrinne).

Aus dem hierzu von der GDWS zugänglich gemachten UVP-Bericht (Mai 2026, S. 109 ff.) geht ausdrücklich hervor, dass parallel bereits seit Februar 2026 in Polen ein eigenständiges Verfahren zur „Änderung des Umweltbescheides für den maritimen Teil des Vorhabens“ (Containerterminal) läuft. Zusätzliche Sorgen in der Region Usedom bereiten Berichte über großangelegte polnische Öl- und Gasbohrungen in unmittelbarer Grenz-
nähe.

1. Auf welches konkrete polnische Zulassungs- oder Planungsverfahren (Ausbau Fahrrinne oder Änderung Containerterminal) bezog sich die offizielle Espoo-Benachrichtigung der Republik Polen vom 16. März 2026 (vgl. BT-Drucksache 21/5703)?
 - a) Wann sind die Unterlagen beim zuständigen Ministerium eingegangen?
 - b) Welche konkreten Unterlagen und Informationen wurden der Landesregierung mit dieser Benachrichtigung übermittelt?
 - c) Welche Fristen ergeben sich daraus für die Landesregierung, Behörden und Öffentlichkeit?

Die polnische Generaldirektion für Umwelt hat auf der Grundlage der deutsch-polnischen Vereinbarung über Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategische Umweltprüfungen im grenzüberschreitenden Rahmen eine Information zu dem Vorhaben „Bau des Containerterminals im Außenhafen Świnoujście (Änderung des umzusetzenden Vorhabens im maritimen Bereich)“ übersandt.

Zu a)

Die Mitteilung ist am 16. März 2026 im Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern (WM) eingegangen.

Zu b)

Mit der Mitteilung wurden folgende Dokumente übersandt bzw. wurde über einen Link der Zugang zu folgenden Dokumenten verschafft:

„Benachrichtigung über ein geplantes Projekt mit möglicherweise erheblichen nachteiligen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen“ (Aktenzeichen: DOOŚ-WST.440.1.2026) mit Anlagen in polnischer und deutscher Sprache:

1. Informationsblatt zum Vorhaben,
2. Karte mit Darstellung des potenziellen Auswirkungsbereiches,
3. Informationen über Art, Ablauf und Stand des Verfahrens zur Umweltverträglichkeitsprüfung sowie über die auf polnischer Seite beteiligten Behörden,
4. Antrag auf Erlass des Beschlusses über die Umweltauflagen,
5. Beschluss des Regionaldirektors für Umweltschutz in Szczecin vom 2. Februar 2026, Zeichen: WONS.420.1.2026.KK.3, über die Notwendigkeit der Durchführung eines Verfahrens bezüglich grenzüberschreitender Umweltauswirkungen,
6. Datenschutzklausel (DSGVO).

Zu c)

Das Ministerium wurde um unverzügliche Bestätigung des Erhalts des Schreibens samt Anlagen gebeten, ferner um

- „Erklärung, ob Sie innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt der Mitteilung beabsichtigen, sich am Verfahren über die grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung des betreffenden Vorhabens als betroffener Staat zu beteiligen“ sowie
- „Übermittlung Ihrer Stellungnahme zum Umfang des Umweltverträglichkeitsberichts innerhalb von 30 Tagen ab Abgabe der Erklärung zur Teilnahme am Verfahren“.

2. Welche formellen oder informellen Abstimmungen erfolgten zwischen der Landesregierung und den zuständigen Bundesbehörden, insbesondere Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) im Vorfeld und im Zuge der am 18. Mai 2026 gestarteten Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fahrrinne?

Hat die Landesregierung den Bund gebeten, die Fragen der Natura-2000-Verträglichkeit und der Verkehre auf hoher See, die nach eigener Aussage der Landesregierung im Wirtschaftsausschuss nicht Gegenstand des alten polnischen Verfahrens zum Terminal waren, in dieses aktuelle Verfahren zwingend einzubringen?

Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz und nukleare Sicherheit informierte am 1. Juni 2026 das Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, dass die polnische Generaldirektion für Umweltschutz die Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung für Baggererarbeiten zur Ermöglichung des Wassertransports zum Außenhafen in Świnoujście (Swinemünde) an die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt übersandt habe. Weitere Konsultationen oder Absprachen fanden dazu zwischen dem Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern und den Bundesministerien nicht statt.

Erhebliche nachteilige grenzüberschreitende Umweltauswirkungen auf das Land Mecklenburg-Vorpommern sind nicht zu besorgen. Daher hat die Landesregierung den Bund nicht gebeten, die Fragen der Natura 2000-Verträglichkeit und der Verkehre auf hoher See in dieses aktuelle Verfahren zwingend einzubringen.

3. Wird das Land Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen des von der GDWS durchgeführten Beteiligungsverfahrens zur Fahrrinne eine eigene fachliche Stellungnahme abgeben und dabei auf die Einbeziehung der Kommunen auf Usedom drängen?

Die Einbeziehung der Kommunen bei der Erarbeitung von Stellungnahmen durch Fachabteilungen und Fachreferate des Ministeriums für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern oder durch nachgeordnete Fachbehörden, wie z. B. das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StALU VP), ist nicht Aufgabe des Ministeriums oder seiner nachgeordneten Behörden.

Das StALU VP hat als untere Landesbehörde am 11. Juni 2026 eine Stellungnahme abgegeben. Danach sind keine von dem Vorhaben ausgehenden erheblichen nachteiligen grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Umwelt (Naturschutz und Schutzgut Wasser) zu erwarten.

4. Wie bewertet die Landesregierung vor dem Hintergrund des im UVP-Bericht zur Fahrrinne offenbarten, seit Februar 2026 laufenden polnischen Änderungsverfahrens zum maritimen Teil (inklusive Wellenbrecher vom Inseltyp und 350 Hektar Umwandlungsfläche) die Erforderlichkeit einer erneuten grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung?
 - a) Hat die Landesregierung gegenüber der Republik Polen bereits verlangt, dass für diese weitreichenden Änderungen des Terminals ein solches neues oder ergänzendes Espoo-Verfahren unter erneuter Beteiligung der deutschen Öffentlichkeit durchgeführt wird?
 - b) Wenn nicht, aus welchen rechtlichen oder fachlichen Gründen wurde bislang darauf verzichtet?

Das WM hat mit Schreiben vom 13. April 2026 gegenüber der polnischen Generaldirektion für Umwelt erklärt, dass das Land Mecklenburg-Vorpommern beabsichtigt, sich am Verfahren über die grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung zu dem Vorhaben „Bau des Containerterminals im Außenhafen Świnoujście (Änderung des umzusetzenden Vorhabens im maritimen Bereich)“ als betroffener Staat zu beteiligen. Es hat ferner am 12. Mai 2026 gegenüber der polnischen Generaldirektion Ausführungen zum Untersuchungsrahmen gemacht.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 c) verwiesen.

5. Welche Schritte hat die Landesregierung seit Bekanntwerden des neuen, geänderten polnischen Terminal-Verfahrens unternommen?

Auf die Antworten zu den Fragen 4, a) und b) wird verwiesen.

6. Hat die Landesregierung darauf hingewirkt, dass die geänderten Planungen zum Containerhafen auch auf die Agenda des Deutsch-Polnischen Umweltrates gesetzt werden?
- a) Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis?
 - b) Wenn nicht, warum nicht?
 - c) Wie bewertet die Landesregierung diesen Umstand in Anbetracht der massiven Bedenken in der Grenzregion?

Beim Deutsch-Polnischen Umweltrat am 10. März 2026 war das Thema „Bau und Betrieb des Container-Terminals in Świnoujście (Swinemünde)“ angesichts der sonstigen Themenfülle nicht als gesonderter Punkt auf der zwischen dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nuklear Sicherheit und der polnischen Seite abgestimmten Tagesordnung enthalten.

Es ist davon auszugehen, dass die polnische Seite im Zuge der Entwicklung grenznaher Großvorhaben, wie Bau und Betrieb des Container-Terminals in Świnoujście (Swinemünde) oder Offshore-Ölbohrungen in der Pommerschen Bucht, die Kapazitäten zur Bekämpfung von Havarien insbesondere mit Austritt von Mineralölkohlenwasserstoffen stärkt und sowohl Mecklenburg-Vorpommern als auch das Havariekommando Cuxhaven (im Rahmen der Zusammenarbeit unter der POLGER-Vereinbarung) über Risiken, Bekämpfungsstrategien und Bekämpfungskapazitäten zur Schadstoffunfallbekämpfung sowie Havarien und Schadereignisse informiert.

7. Welche Schritte unternimmt die Landesregierung, um sicherzustellen, dass die betroffenen Kommunen (insbesondere die Gemeinde Ostseebad Heringsdorf, das Amt Usedom-Süd und der Landkreis Vorpommern-Greifswald) sowie die Bürgerinnen und Bürger in Mecklenburg-Vorpommern zu den geänderten Terminalplanungen vollumfänglich beteiligt werden?

Gegenwärtig erstellt der polnische Träger des Vorhabens den Umweltbericht, der auch Aussagen zu möglichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen enthalten soll. Dieser Bericht wird nach seiner Fertigstellung gemäß den gesetzlichen Bestimmungen auch in Deutschland veröffentlicht. Betroffene und Fachbehörden werden auf diesem Wege am Verfahren beteiligt und erhalten Gelegenheit, Einwendungen zu erheben sowie Stellungnahmen abzugeben.

8. Hält die Landesregierung die bislang vorliegenden Informationen und Unterlagen insgesamt für ausreichend, um die kumulativen Auswirkungen von Fahrrinne und geändertem maritimem Teil des Containerhafens auf Mecklenburg-Vorpommern, insbesondere auf Küstenschutz, Wasserqualität, Natur- und Umweltschutz, Tourismus und Lebensqualität, fachlich fundiert zu bewerten?
Wenn nicht, welche zusätzlichen Unterlagen oder verfahrensübergreifenden Prüfschritte hat die Landesregierung gegenüber Polen oder dem Bund eingefordert, um eine Gesamtbewertung beider Projekte sicherzustellen?

Die Landesregierung sieht die Beteiligungsrechte der deutschen Seite bei dem gegenwärtigen (frühen) Stand des Zulassungsverfahrens als gewahrt an. Auf die Antworten zu den Fragen 1, 1 b) und 7 wird verwiesen.

9. Wie bewertet die Landesregierung vor dem Hintergrund der EU-Umweltgesetzgebung den Umstand, dass für das augenscheinlich zusammenhängende Gesamtprojekt (Containerterminal und Fahrrinne) zwei getrennte Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt werden?
- a) Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass durch diese Aufspaltung eine angemessene gemeinsame Untersuchung der kumulativen Umweltauswirkungen systematisch erschwert wird?
 - b) Wo sieht die Landesregierung inhaltlich die größten Gefahren beider Vorhaben für die mecklenburg-vorpommersche Ostseeküste und das Ökosystem der Ostsee?
 - c) Wie schätzt die Landesregierung insbesondere das durch einen gesteigerten Schiffsbetrieb erhöhte Havarierisiko ein bzw. welche konkreten Auswirkungen hätte dies auf die deutschen Küstengebiete?

Nach Kenntnis der Landesregierung werden auf polnischer Seite Genehmigungsverfahren für den Ausbau des Hafens einerseits und der Hafenzufahrt andererseits geführt. Getrennte Verfahren für diese beiden grundsätzlich unterschiedlichen Wasserverkehrsinfrastrukturen gibt es auch bei vergleichbaren Vorhaben in Deutschland (hier sogar mit getrennten Zuständigkeiten zwischen Landes- und Bundesbehörden sowie zum Teil unterschiedlichen Rechtsvorschriften des Landes- und Bundesrechts).

Zu a)

Nein. Mögliche wechselseitige bzw. kumulierende Einflüsse der Vorhaben sind bei der jeweiligen Zulassungsprüfung zu berücksichtigen.

Zu b)

Das Hafenbeckens soll von -14.5 Meter auf -17.0 Meter vertieft werden. Da nicht zweifelsfrei geklärt ist, welchen Einfluss dies auf den oberflächennahen Grundwasserleiter hat, soll dies auf Forderung des Ministeriums für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt im Umweltverträglichkeitsbericht als Ergebnis der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung bezüglich des Schutzgutes Grundwasser detailliert betrachtet werden.

Zu c)

In den vergangenen Jahren ist allgemein ein zunehmender Schiffsverkehr und damit ein stetig steigendes Havarierisiko festzustellen. Dies gilt insbesondere auch für die Pommersche Bucht. Deshalb wurde im Rahmen der Bund-Länder-Vereinbarung zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV SUB) neben dem Gewässer- und Ölfangschiff STRELASUND mit Heimathafen Stralsund das neue Ölbekämpfungs- und Mehrzweckarbeitsschiff LÜTT MATTEN in Sassnitz stationiert. Neben den Mehrzweckschiffen des Bundes können zudem im Bedarfsfall weitere Ölbekämpfungsschiffe der Partner der BLV SUB hinzugezogen werden. Aufgrund eines allgemein wachsenden Havarierisikos muss der aktuelle Vorsorgestandard zur maritimen Notfallvorsorge des Bundes und der Küstenländer zwingend aufrechterhalten und sogar weiter gesteigert werden. Hierzu werden zukünftig erhöhte finanzielle Aufwendungen erforderlich.

10. Welche offiziellen Informationen liegen der Landesregierung zu geplanten Erdöl- und Erdgasbohrungen (inklusive bereits erfolgter Probebohrungen) auf polnischer Seite in unmittelbarer Nähe zur Insel Usedom vor?
 - a) Wann und durch wen wurde sie über diese Vorhaben erstmals unterrichtet?
 - b) Wie bewertet die Landesregierung diese Vorhaben hinsichtlich der Gefahren für die Meeresnatur und die Tourismusregion Usedom, auch in Addition zu den Belastungen durch den Hafenausbau?
 - c) Welche Schritte unternimmt die Landesregierung, um sich auf polnischer und europäischer Ebene für einen Stopp oder eine strenge umweltrechtliche Prüfung dieser Bohrungen einzusetzen?

Der Landesregierung liegen keine offiziellen Informationen vor.