

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten René Domke, Gruppe der FDP

Containerhafen Swinemünde

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung zum derzeitigen Stand der Arbeiten und Maßnahmen zur Errichtung des Containerhafens Swinemünde?
 - a) Mit welchen Auswirkungen rechnet die Landesregierung durch die Entwicklung des Containerhafens Swinemünde auf die Wirtschaft des Landes, insbesondere in Bezug auf Beschäftigungszahlen und Güterverkehrsvolumen?
 - b) Welche langfristigen wirtschaftlichen und infrastrukturellen Vorteile und Risiken erwartet die Landesregierung durch den Bau des Containerhafens Swinemünde für die grenznahen Gebiete Mecklenburg-Vorpommerns?
 - c) Welche Maßnahmen sind von der Landesregierung geplant, um mögliche Risiken des Containerhafenprojektes in Swinemünde für Mecklenburg-Vorpommern zu minimieren?

Über Medienberichte hinausgehende Erkenntnisse zum derzeitigen Stand der Arbeiten und Maßnahmen zur Errichtung des Containerterminals Swinemünde liegen der Landesregierung nicht vor. Zur Einbeziehung von Behörden des Landes in früheren Stadien des Genehmigungsverfahrens wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Bei der Ausrichtung des Hafenausbaus in Swinemünde für den Umschlag von Containern sieht die Landesregierung derzeit keine Auswirkungen auf die Wirtschaft des Landes in Bezug auf die Beschäftigung und das Güterverkehrsvolumen der Häfen in Mecklenburg-Vorpommern, weil hier andere Verkehrs- und Gutarten wie etwa Fähr- und RoRo-Verkehre, Massengüter oder Projektladung im Vordergrund stehen. Mit Blick auf die Tonnagebegrenzung an den Grenzübergängen Ahlbeck und Garz sind aus hafenwirtschaftlicher Sicht bedeutende Effekte für grenznahe Gebiete Mecklenburg-Vorpommerns nicht erkennbar.

2. Von welchen zusätzlichen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und Anbindungen, um auf das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen zu reagieren, hat die Landesregierung Kenntnis?
 - a) Welche konkreten Pläne verfolgt die Landesregierung selbst bezüglich der Optimierung der Verkehrsinfrastruktur zur Anbindung des Containerhafens Swinemünde an bestehende Verkehrsinfrastruktur auf Straße und Schiene (bitte spezifische Projekte und Zeitrahmen benennen)?
 - b) Welche Evaluierungsergebnisse liegen der Landesregierung hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsbelastung durch den Containerhafen Swinemünde auf vorhandene Verkehrswege vor?

Vor dem Hintergrund der Entwicklung des Hafenkomplexes Stettin-Swinemünde ist auf polnischer Seite die Verbesserung der Hinterlandanbindungen geplant, etwa mit dem Ausbau der Schnellstraße S3 und einer Westumfahrung Stettin zur Erhöhung der Straßennetzkapazitäten. Ferner ist ein schienenseitiger Anschluss des Containerterminals an die bestehende Infrastruktur vorgesehen.

Nach Kenntnis der Landesregierung ist im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb des Containerterminals kein Industrie- oder Transitgüterverkehr von bzw. nach Deutschland über den Tunnel in Swinemünde vorgesehen, insbesondere da die westlich des Swinetunnels auf deutscher Seite vorhandene Straßenanbindung nicht für den Schwerverkehr geeignet ist. Straßenbezogene Transporte des Containerterminals aus bzw. nach Deutschland sollen über die Schnellstraße S 3 und über die Bundesautobahn A 11 abgewickelt werden. Aufgrund der Verknüpfung der neuen Westumfahrung Stettin im Zuge der Schnellstraße S 6 mit der Bundesstraße B 104 sind jedoch auch Verkehrssteigerungen auf dieser Bundesstraße zwischen dem Grenzübergang Linken und der Bundesautobahn A 20 zu erwarten. Die aktuelle Zielnetzprognose 2040 des Bundesverkehrsministeriums geht von einem Anstieg von 1.000 bis 2.000 Kraftfahrzeugen pro Tag im Vergleich zur Bedarfsplanprognose 2030 auf dieser Relation aus. Vor diesem Hintergrund wird mit dem Bundesverkehrsministerium die Planungsaufnahme für die Ortsumgehung Pasewalk geprüft.

3. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung zu Maßnahmen zur Minderung der Immissionen für Mensch, Natur und Tourismus, die durch den Betrieb des Containerhafens Swinemünde entstehen könnten?
Welche Umweltauswirkungen sieht die Landesregierung aufgrund der erweiterten Verkehrsinfrastruktur rund um den Containerhafen Swinemünde als notwendig an?

Das Kurgebiet in Ahlbeck wurde in die Prognoseberechnung der Luftschallimmissionen für den Betrieb des Containerhafens einbezogen. Ausweislich der Prognoseberechnung für die zu erwartenden Schallimmissionen wird von keinen erheblichen schallbedingten Umweltauswirkungen mit Blick auf Immissionsorte in Deutschland ausgegangen. Maßnahmen zur Minderung der Schallimmissionen scheinen daher angesichts der vorgelegten Prognosen zunächst nicht erforderlich.

Gleichwohl wurde im Rahmen der zwischenstaatlichen Konsultationen mit Polen vereinbart, dass weitere Messungen während des Betriebs des Containerhafens erfolgen sollen. Sofern höhere Schallimmissionen festgestellt werden, als rechnerisch ermittelt, werden sich die polnischen und deutschen Umweltbehörden zu ggf. weiteren Minimierungsmaßnahmen verständigen.

Die polnische Seite hat im Zuge der Prüfung grenzüberschreitender Umweltauswirkungen zudem eine Betrachtung des Risikos von Schadstoffunfällen und vergleichbaren Schadensereignissen bzw. Havarien im Zusammenhang mit dem Betrieb des Containerhafens Swinemünde vorgenommen und Maßnahmen identifiziert. Soweit bei den Bauarbeiten der Hauptgrundwasserleiter nicht durchteuft oder angebohrt wird, gibt es keine Einwände gegen das Bauvorhaben.

4. Welche Schutzmaßnahmen sind vorgesehen, um die lokale Flora und Fauna rund um den Containerhafen Swinemünde im Hoheitsgebiet Mecklenburg-Vorpommerns während der Bauphase sowie im späteren Betrieb zu bewahren, insbesondere in Bezug auf den Küstenschutz? Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung zu durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfungen, um die potenziellen Umweltauswirkungen des Containerhafenprojektes in Swinemünde zu bewerten?

Dem ESPOO-Bericht zum „Bau eines Containerterminals im Außenhafen Swinemünde“ (Stettin, Oktober 2022) ist bezüglich vorgesehener Schutzmaßnahmen zu entnehmen: „Um die Verbreitungsweite der Suspension von bindigen Bodensätzen zu minimieren und dieser Erscheinung beim Hafenbau entgegenzuwirken, werden nachfolgende Maßnahmen getroffen:

- die Verwendung von Baggergeräten mit Baggereimern oder Saugern zur Reduzierung der Suspensionsentstehung, das heißt mit Schließklappen für Baggereimer oder bei Schwimmbaggern mit Abschirmungen oder die Durchführung von Arbeiten in dem mit Vorhängen abgegrenzten Bereich,
- beim Auftreten von starken ENE- und SE-Winden die Verwendung von den an der westlichen Grenze des Baggerarbeitsbereiches aufgehängten Abschirmungen (Vorhängen), die das Verbreiten der Suspension Richtung der Swine-Mündung und des Einfahrtbereiches des Außenhafens Swinemünde begrenzen,
- das Korrelieren des Arbeitszeitplanes mit den vorhergesagten Witterungsverhältnissen,
- die Überwachung von Bagger- und Landgewinnungsarbeiten sowie von Arbeiten im Zusammenhang mit dem Verklappen des Baggerguts, sodass eine schnelle Reaktion auf auftretende ungünstige Umstände möglich ist.“

Der Unterlage „Bearbeitung hinsichtlich grenzüberschreitender Auswirkungen“ (September 2021) ist auf Seite 14 zu entnehmen: „Es sind alle Maßnahmen und Aktionen zu ergreifen, um mögliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern und eine Freisetzung von Schadstoffen in die Umwelt zu verhindern, und insbesondere:

- die Einsetzung von technisch betriebsfähigen Wasserfahrzeugen und Geräten, die ausschließlich durch ein qualifiziertes Personal bedient werden,
- die Einhaltung und Beachtung von den aus gesonderten Vorschriften erfolgenden Normen und Sicherheitsverfahren im Zusammenhang mit den auf dem Meer geführten Arbeiten,
- das Vorliegen aktueller vorschriftsmäßiger Dokumente für die Wasserfahrzeuge sowie die Erfüllung sämtlicher Anforderungen durch diese im Bereich der Schifffahrt und des Umweltschutzes,
- die Zuführung sämtlicher Abfälle vom Schiff, das heißt Müll, Abwässer, verölte Abfälle, etc. den im Hafen vorhandenen Sammelstellen mit einem gleichzeitigen Nachweis jeder von diesen Maßnahmen gemäß den einschlägigen Vorschriften,
- die Sicherstellung von Anlagen und Geräten zur Einschränkung und Beseitigung von etwaigen Ausläufen aus dem Wasserfahrzeug,
- die laufende Beseitigung sämtlicher Verunreinigungen von der Wasseroberfläche im Zusammenhang mit den Förderarbeiten und der Ablagerung des Baggerguts im Meer (z. B. Äste, Pflanzen, Holzelemente usw.).“

Darüber hinaus werden mögliche Maßnahmen zum Schutz von marinen Säugern (Vertreibungsmaßnahmen im Vorfeld schallintensiver Arbeiten, z. B. Pinger) dargestellt.

Dem Land Mecklenburg-Vorpommern wurde der ESPOO-Bericht zum „Bau eines Containerterminals im Außenhafen Swinemünde“ (Stettin, Oktober 2022) übermittelt. Dieser Bericht entspricht der Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen.

Die polnische Seite hat im Zuge der Prüfung grenzüberschreitender Umweltauswirkungen und der polnisch-deutschen Konsultationen in der Umweltgenehmigung festgelegt, dass Baggarbeiten in der Terminaleinfahrt nur bis zu einer maximalen Windstärke von 4° B [4 Beaufort (Bft)] bei Wind in westliche Richtungen durchgeführt werden, um Sedimenttransport in deutsche Gewässer zu vermeiden bzw. zu minimieren. Die Belange des Küstenschutzes sind nach Einschätzung des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StALU VP) als zuständiger Wasser- bzw. Küstenschutzbehörde in deutschen Küstenbereichen durch die Baumaßnahme nicht betroffen.

Im Zuge der durchgeführten Prüfung grenzüberschreitender Umweltauswirkungen haben das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) und das StALU VP gewässer- und küstenschutzbezogene Belange geprüft und Stellung genommen. Offene Fragen wurden bei einem polnisch-deutschem Konsultationstermin erörtert.

Zu den weiteren Erkenntnissen der Landesregierung zu den Umweltauswirkungen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

5. Welche Konsultationen und Gesprächsteilnahmen unter Beteiligung der Landesregierung in Bezug auf den Containerhafen Swinemünde wurden wann und mit wem durchgeführt (bitte Datum, Teilnehmer, Gegenstand und Ergebnis darstellen)?
 - a) Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung zu rechtlichen Bedenken gegen den Bau des Containerhafens Swinemünde?
 - b) Wie hat die Landesregierung diese Bedenken eingeordnet und darauf reagiert?

Für das Vorhaben wurde ein Zulassungsverfahren nach polnischem Recht durchgeführt. Die Generaldirektion für Umweltschutz der Republik Polen (GDOS) hat in diesem Zusammenhang ein Verfahren über die grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen des Vorhabens veranlasst. Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 übersandte die GDOS dem Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern als auf deutscher Seite für das Verfahren federführender Behörde die Dokumentation der Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen für das o. g. Vorhaben. Dementsprechend wurde seitens des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern die grenzüberschreitende Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach Artikel 5 der Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über Umweltverträglichkeitsprüfungen und Strategische Umweltprüfungen im grenzüberschreitenden Rahmen vom 10. Oktober 2018 (deutsch-polnische Vereinbarung) und §§ 58, 59 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung eingeleitet. Hierfür wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung-Dokumentation (UVP-Dokumentation) an die betroffenen Träger öffentlicher Belange (TöB) mit der Gelegenheit zur Stellungnahme übermittelt und für die deutsche Allgemeinheit veröffentlicht.

Mit Schreiben vom 24. Februar 2023 übermittelte das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern der GDOS die Stellungnahmen der beteiligten Umwelt- und Naturschutzbehörden sowie weiterer Träger öffentlicher Belange mit der Mitteilung, dass die von der polnischen Seite übersandten Dokumente und Informationen unzureichend seien, und der Aufforderung, die in den Stellungnahmen genannten Unterlagen mit der Möglichkeit zur erneuten Stellungnahme zu übersenden. Des Weiteren wurde im Schreiben vom 24. Februar 2023 gemäß Artikel 8 Absatz 1 unter Berufung auf Artikel 8 Absatz 2 der deutsch-polnischen Vereinbarung ausdrückliches Interesse an Konsultationen nach Artikel 5 des Espoo-Übereinkommens in Form eines Treffens bekundet.

Nach einem Erinnerungsschreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern an die polnische Seite vom 29. Juni 2023 übermittelte die GDOS mit Schreiben vom 24. Juli 2023 dem Ministerium Unterlagen zu den Themenfeldern Umwelt- und Naturschutz (Themen Bodensedimente, morpho- und lithodynamische Prozesse, Lärmemissionen und Variantenanalyse) sowie einen Link, unter welchem der gesamte UVP-Bericht in polnischer Sprache abrufbar war. In diesem Schreiben wurde für grenzüberschreitende Konsultationen ein zwischenstaatliches Treffen vorgeschlagen.

An dem zwischenstaatlichen Treffen am 20. September 2023 in Stettin haben Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern, des Ministeriums für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, des LUNG, des StALU VP sowie des Landkreises Vorpommern-Greifswald teilgenommen.

Als Gäste waren Vertreter der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf auf Einladung der Landesregierung beteiligt. Die ebenfalls eingeladenen Ämter Usedom Nord und Usedom Süd, der Tourismusverband Insel Usedom e. V., die Umweltverbände BUND e. V. und NABU e. V. sowie die Bürgerinitiative „Lebensraum Vorpommern“ waren dem Treffen ferngeblieben. Die damaligen Bundesministerien für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) sowie für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), die vom Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit während des gesamten Verfahrens über dessen Abläufe informiert worden sind, waren eingeladen, haben aber nicht teilgenommen.

Die Tagesordnung für das Treffen am 20. September 2023 umfasste insbesondere die Vorstellung der Antworten auf die Stellungnahmen der deutschen Seite zu den möglichen erheblichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen auf die Veränderung der Küstenlinie, den Sedimenttransport im offenen Meer, die (Luft-)Verschmutzung, auf deutsche Natura-2000-Gebiete und in Bezug auf Lärm mit anschließender Diskussion. Bei den Konsultationen wurden die von deutscher Seite schriftlich erhobenen Einwände und Fragen erörtert. Dies betraf im Wesentlichen die Auswirkungen des Vorhabens auf folgende Aspekte:

- Küstenlinie,
- Sedimenttransport,
- Luftverschmutzung,
- Lärmemission,
- Wahrscheinlichkeit von Kontamination und Unfällen,
- deutsche Natura-2000-Gebiete,
- Grundwasser und Umsetzung Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) bzw. Europäische Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL).

Während des Treffens bat die deutsche Seite um Übermittlung weiterer Unterlagen in deutscher Fassung (Qualitätsprüfung des Baggergutes, Risikoanalyse und weitere Teile des UVP-Berichtes), die in der Folgezeit von polnischer Seite zur Verfügung gestellt wurden.

Mit Schreiben vom 31. Oktober 2023 hat die GDOS Teile des „Beschlusses über Umweltbedingungen für das Bauvorhaben zwecks Unterrichtung der Öffentlichkeit“ in deutscher Sprache übersandt. Dabei handelte es sich um den Entscheidungstenor des am 10. Oktober 2023 gefassten Beschlusses mit der Beschreibung des Gesamtvorhabens und des Vorhabenstandortes, um die Abschnitte der Entscheidungsbegründung betreffend die in den UVP-Unterlagen dargestellten potenziell erheblichen negativen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen, Stellungnahmen deutscher TÖBs sowie Anmerkungen und Einwände der deutschen Öffentlichkeit, die Ergebnisse der deutsch-polnischen Konsultationen und schließlich Maßnahmen zur Verringerung oder Beseitigung erheblicher nachteiliger grenzüberschreitender Umweltauswirkungen.

Nach Erhalt der Entscheidung hatte die deutsche Seite gemäß Artikel 9 Absatz 2 der deutsch-polnischen Vereinbarung sicherzustellen, dass diese Entscheidung den betroffenen Behörden und der Öffentlichkeit im Gebiet unter ihrer Hoheitsgewalt zugänglich gemacht wird.

Insofern hat das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern als dafür zuständige Behörde die Entscheidung am 11. Dezember 2023 öffentlich bekannt gemacht und die Auslegung des Beschlusses veranlasst. Die öffentliche Bekanntmachung wurde dadurch bewirkt, dass

- der verfügende Teil des Umweltbeschlusses,
- die Rechtsbehelfsbelehrung und
- ein Hinweis auf die Auslegung nach § 74 Absatz 4 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG)

im Amtsblatt Mecklenburg-Vorpommern und außerdem in der Ostseezeitung bekannt gemacht wurden. Die Bekanntmachung wurde außerdem auf der Internetseite des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern und im UVP-Portal veröffentlicht.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung ist der Beschluss in der Gemeinde Heringsdorf und im Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern für jedermann zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt worden. Zudem wurde er auf der Internetseite des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern und im UVP-Portal innerhalb der Auslegungsfrist von zwei Wochen (18. Dezember 2023 bis 2. Januar 2024) veröffentlicht. Mit dem Ende der Auslegungsfrist war die Zustellungswirkung gegenüber der deutschen Öffentlichkeit und den betroffenen Behörden eingetreten. Die anschließende zweiwöchige Frist für den Widerspruch endete am 16. Januar 2024.

In Abstimmung zwischen dem für Umweltauswirkungen zuständigen Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern und dem für die Durchführung des Verwaltungsverfahrens auf deutscher Seite federführenden Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern ist nach Auswertung der vorgelegten Planunterlagen, der durchgeführten deutsch-polnischen Konsultationen und des Beschlusses der polnischen Behörde vom 10. Oktober 2023 festgestellt worden, dass die offenen Fragen der Landesbehörden beantwortet worden sind und im rechtlichen Sinne wesentliche nachteilige grenzüberschreitende Umweltauswirkungen auf deutscher Seite nicht erwartet werden. Es wurde seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern deshalb davon abgesehen, mit Rechtsbehelfen gegen die Entscheidung vorzugehen.

Das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMVU, nunmehr Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit) als deutsche Verbindungsstelle nach der Espoo-Konvention jederzeit in das Verfahren eingebunden. Es hat das BMVU und auch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK, nunmehr Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) stets über den aktuellen Sachstand informiert.

6. Aus welchen Gründen bzw. unter welcher Abwägung hat sich die Landesregierung entschieden, keine Rechtsmittel in Bezug auf die Entwicklung des Containerhafens Swinemünde einzulegen?
- a) Gab es zu einem Zeitpunkt im Projektverlauf seitens der Landesregierung die Absicht, entsprechende Rechtsmittel einzulegen?
 - b) Wenn ja, durch welche Tatsachendarlegungen oder Umstände wurde diese Absicht beigelegt?
 - c) Wie bewertet die Landesregierung den durch die Gemeinde Heringsdorf sowie die Bürgerinitiative „Lebensraum Vorpommern“ eingelegten Widerspruch?

Zu 6, a) und b)

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

Zu c)

Die Gemeinde Heringsdorf hat der Landesregierung ihre Korrespondenz mit polnischen Behörden oder Gerichten nicht zugänglich gemacht. Ungeachtet damit verbundener Zuständigkeitsfragen ist schon deshalb eine Bewertung durch die Landesregierung nicht möglich.

7. Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit der Landesregierung mit anderen Bundesländern und Nachbarstaaten hinsichtlich der Koordination und Entwicklung von Projekten mit Bezug auf den Containerhafen Swinemünde?
- a) Welche gemeinsamen Infrastrukturprojekte mit benachbarten Staaten oder Bundesländern wurden zur Unterstützung der logistischen Anbindung des Containerhafens Swinemünde initiiert (bitte die geplanten Projekte und deren Realisierungszeithorizonte erläutern)?
 - b) Inwieweit wurden bestehende Umweltauflagen und Standards im Kontext länderübergreifender Kooperationen beim Bau des Containerhafens Swinemünde berücksichtigt?
 - c) Inwieweit sind in Zusammenarbeit mit anderen Bundesländern und Nachbarstaaten gemeinsame Umweltentlastungsmaßnahmen geplant?

Die Zuständigkeiten für die Beteiligung deutscher staatlicher und sonstiger Stellen in Bezug auf Genehmigungsverfahren im Ausland für Vorhaben im Ausland sind völker- und bundesrechtlich geregelt (siehe Antwort zu Frage 5). Eine Zusammenarbeit der Landesregierung mit anderen Bundesländern und Nachbarstaaten darüber hinaus ist in Bezug auf den Containerhafen Swinemünde nicht vorgesehen.

8. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung darüber, wie umfangreich und transparent Bürger und regionale Akteure in den Entscheidungsprozess einbezogen wurden?
- a) Welche Prozesse zur Einbindung der Bevölkerung und lokaler Interessengruppen in die Planungs- und Entscheidungsphasen des Containerhafensprojektes Swinemünde wurden bisher seitens der Landesregierung umgesetzt oder begleitet (bitte spezifische Beteiligungsformate darlegen)?
 - b) Welche Rückmeldungen aus der Bevölkerung wurden dabei berücksichtigt?
 - c) Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung dazu, wie regionale Unternehmen und Institutionen in die Planung und Entwicklung des Containerhafens Swinemünde einbezogen wurden?

Die Befürchtungen und Bedenken aus der Bevölkerung, die der Landesregierung aus Veranstaltungen vor Ort und aus zahlreichen Schreiben bekannt waren, sind von deutscher Seite in das Verfahren eingebracht worden, soweit sie in dem vorgegebenen umweltrechtlichen Rahmen relevant waren. Die Stellungnahmen von deutscher Seite haben nach Einschätzung der Landesregierung in dem Umweltbescheid in hinreichender Weise Berücksichtigung gefunden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

9. Welche langfristigen wirtschaftlichen Chancen und Risiken sieht die Landesregierung mit dem Ausbau des Containerhafens Swinemünde hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit Mecklenburg-Vorpommerns im internationalen Handel?
- a) Welche Rolle wird der Containerhafen Swinemünde in den strategischen Partnerschaften der Landesregierung mit internationalen Wirtschaftspartnern spielen?
 - b) Wie wird der Containerhafen Swinemünde in die langfristige außenwirtschaftliche Strategie Mecklenburg-Vorpommerns eingebunden?

Aus hafenwirtschaftlicher Sicht sind bedeutende langfristige Effekte für die heimische Wettbewerbsfähigkeit nicht erkennbar. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Generell ist die Hafenregion Szczecin–Świnoujście durch eine große wirtschaftliche Dynamik gekennzeichnet und könnte so auch einen Beitrag zur weiteren grenzüberschreitenden Wirtschaftsentwicklung leisten. Der Hafen ist ein zusätzliches Angebot und dürfte zum Ausbau der Containerlogistik im Ostseeraum beitragen.

Die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Metropolregion Stettin hat auch Auswirkungen auf in Mecklenburg-Vorpommern ansässige Unternehmen. Durch die überregionale Zusammenarbeit in Logistik, Transport oder industrieller Infrastruktur können diese Unternehmen von einem erweiterten Angebot profitieren. Die damit verbundenen wirtschaftlichen Entscheidungen treffen die Unternehmen selbstständig und in eigener Verantwortung.