

fed. Senator/-in: S 2 - Finanzen, Digitalisierung und Ordnung  Federführendes Amt: Zentrale Steuerung	Beteiligt:						
<b>Seehafen Rostock</b>							
Geplante Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="181 658 395 689">Datum</th> <th data-bbox="395 658 1123 689">Gremium</th> <th data-bbox="1123 658 1420 689">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="181 696 395 728">04.12.2024</td> <td data-bbox="395 696 1123 728">Bürgerschaft</td> <td data-bbox="1123 696 1420 728">Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	04.12.2024	Bürgerschaft	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
04.12.2024	Bürgerschaft	Kenntnisnahme					

**Sachverhalt:**

Mit Blick auf die Entwicklung des Seehafens Rostock bittet die Fraktion der SPD um die Beantwortung folgender Fragen. Rostock Port hat zu den Fragen wie folgt Stellung genommen:

1.) Der Rostocker Seekanal wurde auf 16,5 Meter vertieft. Wurden bereits entsprechende Tiefwasserliegeplätze von Rostock Port geschaffen? Falls nein, warum nicht?

**Stellungnahme Frage 1:**

*Sämtliche Liegeplätze im Hafen sind derzeit noch nicht konstruktiv für 16,50 m Wassertiefe vorbereitet, sondern erfordern jeweils einen Neubau, trotz tlw. noch jahrzehntelanger Lebensdauer einzelner Liegeplätze.*

*Die Maßnahmen (Planung, Genehmigung, Umsetzung) des WSA zur Vertiefung des Seekanals laufen seit 2008 und begründeten sich auf die Notwendigkeit zur Abfertigung größerer Schiffseinheiten vor allem für den trockenen Massengutumschlag (Kohle, Erze, Getreide). Zwischenzeitlich weit fortgeschrittene Planungen zur Vertiefung des LP 24 u.a. für den Kohleumschlag für das Kraftwerk Rostock, sind aufgrund der Änderungen des Bedarfsszenarios der Energieversorgung verworfen/geändert worden. Daraufhin waren als erste Liegeplätze mit der erforderlichen Wassertiefe im Investplan von RP die Liegeplätze 17 und 18 zum Umschlag von Getreide geplant (Fertigstellung 2026). Die veränderte geostrategische Lage seit dem russischen Angriff auf die Ukraine sorgten 2022 einerseits für eine Beschleunigung der Seekanalvertiefung (die notwendige Finanzierung wurde politisch in Aussicht gestellt), machten andererseits auf Seiten RP eine erneute schnelle und umfangreiche Planänderung unumgänglich (Versorgung PCK Schwedt mit Rohöl als Ersatz zur Nutzung der Drushba – Pipeline). Aktuell laufen dadurch erst seit knapp 2 Jahren die Planungen zur Errichtung des erneuerten Liegeplatzes 5 mit 16,50 m Wassertiefe zum Umschlag von Flüssiggütern (anfangs noch fossil, u.a. Rohöl, perspektivisch grüne Flüssiggüter). Die weit fortgeschrittenen Planungen zur Vertiefung des Liegeplatzes für trockener Massengüter (hier Getreide) mussten dagegen zurückgestellt werden.*

2.) In der Planungsgenehmigung für den Ersatzneubau der Liegeplätze 31 und 32 ist festgehalten: „Die Anlage darf nicht betrieben werden, solange die Richtfeuerlinie Petersdorf oder ihre Kompensation nicht genutzt werden kann.“ Wieso dauert eine Lösung in dieser Angelegenheit sechs Jahre? Waren die Probleme schon vorher bekannt? Falls ja, wieso hat sich Rostock Port in der Planungsgenehmigung für die Sanierung der Liegeplätze 31 und 32 darauf eingelassen, eine Lösung für die Richtfeuer-Problematik zu finden und nicht darauf bestanden, dass das WSA entsprechend seiner Verantwortung eine Lösung finden muss?

### **Stellungnahme Frage 2:**

*Die Richtfeuerlinie wird durch Schifffahrtszeichen im Eigentum des WSA erzeugt und betrieben. Im Zuge der Plangenehmigung für den Ausbau der LP 31/32 forderte das vom Land auch einbezogene WSA die Aufnahme o.g. Auflage, nach der der Träger des Vorhabens (RP) gutachterlich zu prüfen hat, inwieweit die (durch den Ausbau der LP resultierenden) vorhabensbedingten Auswirkungen maßgeblich für die Verdeckung des Richtfeuers sind. Ohne Lösung dieser Frage, hätte das WSA seine Zustimmung nicht erteilt und die Sanierung blockiert; eine Plangenehmigung durch das Land nicht erstellt werden können. Daraufhin erarbeitete RP in enger Abstimmung mit dem WSA, der Lotsenbrüderschaft WiRoSt und dem städtischen HSA mehrere gutachterliche Lösungsansätze, u.a.*

*- Radarberatung – verworfen wegen fehlender Netzabdeckung*

*- Feste Torfeuer im Seekanal – langwierige Abstimmung mit o.g. Beteiligten zur Positionierung, Standorte gefunden, WSA behielt sich am Ende dieses Prozesses eine eigene leuchtfeuertechnische Untersuchung vor, in deren Ergebnis das WSA unzulässige Blendwirkungen identifizierte und diese Lösung ablehnte (hinzu kam die zwischenzeitliche Ansiedlung Neptun/Smulders), die neue Einbauten im Seekanal – hier Torfeuer – verworfen*

*- GNSS (global navigational satellite system) als gemeinsam mit dem WSA festgelegte neue Vorzugsvariante zur Kompensation eines verdeckten Richtfeuers*

*Der Prozess ist u.a. deswegen langwierig, da unterschiedliche Beteiligte mit zum Teil unterschiedlichen Interessen einbezogen werden und zustimmen müssen.*

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Keine

in Vertretung

Steffen Bockhahn

Senator für Jugend und Soziales, Gesundheit, Schule und Sport

### **Anlagen**

Keine