



Stellungnahme zum 2. Änderungsantrag Nord Stream 2



Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme im o.g. Änderungsverfahren.

Wir beantragen,

den Änderungsantrag der Nord Stream 2 AG abzulehnen.

Begründung:

Leider müssen wir feststellen, dass sich die Nord Stream 2 AG einer klassischen ‚Salamitaktik‘ bedient. Ursprünglich, im März 2018, wurde das Vorhaben nur unter der Nebenbestimmung R 12 genehmigt, wonach die für das Naturschutzgebiet ‚Pommersche Bucht-Rönnebank‘ besonders sensiblen Vogelrastzeiten von den Bauarbeiten ausgenommen wurden.

In einer ersten Planänderung aus dem Dezember 2019, die wir am Mittwoch auf Anforderung unseres im laufenden Widerspruchsverfahren bevollmächtigten Rechtsanwalts Rüdiger Nebelsieck erhalten haben, wurde eben diese fachlich gebotene zeitliche Ausschluss über die Notwendigkeit neuer Verlegeschiffe, die das Schutzgebiet für 10 Tage während des Rastzeitraums beanspruchen sollten, ein erstes Mal aufgeweicht. Bereits das halten wir für rechtswidrig und werden unsere Widerspruchsbegründung mit parallelem Schreiben an die geänderte Lage anpassen.

In der jetzt beantragten 2. Planänderung soll unter Berufung auf die bereits genehmigte Aufhebung des Bauzeitenfensters eine wiederum modifizierte, umweltschädlichere und sehr langwierige Verlegetechnik zum Einsatz kommen, die das Schutzgebiet für 2,5 Monate beanspruchen würde.

Kontakt

NABU Bundesgeschäftsstelle

Dr. Kim Cornelius Detloff

Leiter Meeresschutz
Telefon: 030.284 984-1626
Telefax: 030.284 984-3626

E-Mail: Kim.Detloff@NABU.de

Kontakt

NABU Bundesgeschäftsstelle

Dr. Anne Böhnke-Henrichs

Referentin für Meeresschutz
Telefon: 030.284 984-1638
Telefax: 030.284 984-3638

E-Mail: Anne.Boehnke@NABU.de

Dieses stückweise Beschneiden umweltrechtlicher und genehmigungsrelevanter Auflagen ist angesichts des ohnehin schon schlechten Zustands der Ostsee nicht hinnehmbar. Der NABU fordert daher, den Änderungsantrag abzulehnen.

Mit dem durch das BSH im August öffentlich gemachten Änderungsantrag begehrt die Nord Stream 2 AG, das für das erweiterte Bauzeitenfenster genehmigte Verlegeverfahren in dynamischer Positionierung in ein Verfahren mittels Ankerpositionierung zu ändern. Hierbei ist jedoch nicht nur das veränderte Verlegeverfahren in den Blick zu nehmen, sondern insbesondere auch deren Zusammenwirken mit der angefochtenen Erweiterung des Bauzeitenfensters kritisch zu prüfen. Im Einzelnen:

1. Im Genehmigungsbescheid vom 27. März 2018 wurde zur Minimierung von Umweltauswirkungen ein Bauzeitenfenster von Ende Mai bis Ende September definiert, um insbesondere negative Auswirkungen auf Rastvögel zu beschränken.
2. Mit der Genehmigung des ersten Änderungsantrags aus dem Dezember 2019 wurde das Bauzeitenfenster geöffnet, und es wurden ganzjährige Bauarbeiten möglich. Dabei wurden zehn Arbeitstage bei einer dynamischen Positionierung des Verlegeschiffs veranschlagt.
3. Der nun vorliegende zweite Änderungsantrag begehrt, im aufgehobenen Bauzeitenfenster mit einem ankerpositionierten Verlegeschiff zu arbeiten. Dabei nur die Verlegetechnik und mögliche Auswirkungen auf den Meeresboden in den Blick zu nehmen, greift zu kurz. Das ankerpositionierte Verfahren ist technisch aufwändiger, der Eingriff am Meeresboden massiver. Dabei kommt die doppelte Anzahl an Begleitfahrzeugen mit ihren individuellen Störeffekten zum Einsatz. Ebenso werden für die Arbeiten nicht mehr zehn, sondern 76 Arbeitstage kalkuliert – in einer Jahreszeit, die in der ursprünglichen Genehmigung als ungeeignet im Sinne des Naturschutzes anerkannt wurde.
4. Eine 2,5 Monate währende Bauzeit während der sensibelsten Jahreszeit mit entsprechenden Störungen der Rastvögel ist nach Auffassung des NABU nicht mit den Schutzziele des Naturschutzgebiets ‚Pommersche Bucht-Rönnebank‘ vereinbar. Die Arbeiten sollten allenfalls entsprechend der ursprünglichen Planungen im Bauzeitenfenster Mai-September durchgeführt werden. Dies sollte angesichts der bereits eingetretenen Verzögerungen möglich und zumutbar sein.
5. Es besteht kein Anspruch auf Genehmigung nach §133 Abs. 2 BBergG.
6. Es besteht keine energiewirtschaftliche Notwendigkeit für die Pipeline, erst recht nicht für eine beschleunigte Fertigstellung, unter Inkaufnahme zusätzlicher Umweltschäden.

15-fach stärkere Umweltauswirkung durch Änderungsantrag

Die Änderung der Verlegetechnik von einem dynamisch positionierten Rohverlegeschiff zu einem ankerpositionierten Verlegeschiff ist nicht marginal. Anders als bei der dynamischen Positionierung kommt es jetzt zur Beeinträchtigung des Meeresbodens und relevanter Lebensgemeinschaften und Biotope. Entsprechend muss die naturschutzfachliche Eingriffsregelung nach §15 BNatSchG berücksichtigt werden. Laut technischem Erläuterungsbericht wird der Meeresboden durch Ablegen der Rohre wie den Ankerkorridor mittelstark in Struktur und Funktion beeinträchtigt. Anders als dargelegt handelt es sich jedoch nicht um kurzfristige Auswirkungen, sondern wie der Bericht selbst darlegt, werden benthische Wirbellose getötet, ihre Wohnbauten zerstört und lokal Oberflächensedimente resuspensiert, was zu Funktionsverlusten wie reduzierter Filterleistung oder Photosyntheserate führen kann.

Ein zweiter und hier entscheidender Effekt der ankerpositionierten Verlegetechnik ist, dass zusätzliche Fahrzeuge (u.a. zwei Ankerschlepper) notwendig sind, die die Verlegeflotte und damit die schiffsinduzierten Störungen geschützter Arten verstärken. Anders als der technische Erläuterungsbericht darstellt, kann nach Wechsel der Verlegetechnik auch nicht mehr von einer kurzzeitigen Störung ausgegangen werden, da die prognostizierte Bauzeit auf zweieinhalb Monate, also fast eine ganze Rastperiode anwächst.

Eine Gegenüberstellung der für Rastvögel störungsrelevanten Bauzeit und Anzahl der Baufahrzeuge zeigt, dass die längere Bauzeit die Störungswirkungen mehr als versiebenfacht. Berücksichtigt man zusätzlich die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge, so verdoppelt sich dieser Wert, so dass sich die Umweltauswirkungen gegenüber dem derzeitigen Genehmigungsstand überschlägig verfünffzehnfachen (vgl. Tabelle 1). Zudem dürfen diese stark erhöhten Umweltauswirkungen nicht einzeln, sondern müssen kumulativ vor dem Hintergrund der Auswirkungen des Gesamtprojekts Nord Stream 2 sowie der bereits bestehenden Belastungen der Ostsee und dabei spezifisch mit Blick auf das Schutzgebiet ‚Pommersche Bucht-Rönnebank‘ betrachtet werden. Diese kumulative Projektbewertung liegt nicht vor und ist somit ein Fehler in den Antragsunterlagen, wie wir unten näher ausführen.

Tabelle 1: Umweltauswirkungen auf Rastvögel nach 1. und 2. Planänderung.

	1. Änderungsantrag	2. Änderungsantrag	Faktor Erhöhung der Auswirkungen
Anzahl Bautage außerhalb des ursprünglichen Bauzeitenfensters	10	76	7,6
Anzahl Fahrzeuge	5	10	2
		Gesamt	15,2

Konflikte mit dem Artenschutz und dem Schutzzweck des NSG ,Pommersche Bucht-Rönnebank‘

Das Naturschutzgebiet (NSG) ‚Pommersche Bucht-Rönnebank‘ setzt sich aus vier Natura 2000-Schutzgebieten zusammen, die in Teilen deckungsgleich sind. In allen vier Bereichen sind Veränderungen und Störungen unzulässig, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der jeweiligen Erhaltungsziele oder Schutzzwecke führen können (§ 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG). Die aktuelle Schutzgebietsverordnung datiert auf den 22. September 2017, der Entwurf des Managementplans für das NSG auf den 9. Juni 2020. Das NSG ist auch als HELCOM-Meeresschutzgebiet gemeldet.

Der § 3 der Schutzgebietsverordnung beschreibt die Erhaltung bzw. die Wiederherstellung insbesondere folgender Werte und Funktionen:

1. seiner charakteristischen Morphodynamik sowie der durch die Vermischung von salzreichem Tiefenwasser und nährstoffreichem Süßwasser geprägten Hydrodynamik,
2. einer natürlichen oder naturnahen Ausprägung der marinen Makrophytenbestände,
3. der Bestände der Schweinswale, Kegelrobben und Seevogelarten sowie ihrer Lebensräume und der natürlichen Populationsdynamik sowie
4. der Funktion für die Vernetzung der benthischen Lebensgemeinschaften in der südlichen Ostsee

Darüber hinaus möchten wir einzelne Ziele insbesondere des Teilbereichs IV hervorheben (EU-Vogelschutzgebiet ‚Pommersche Bucht‘). Dazu gehören die Erhaltung und Wiederherstellung:

- der Arten des Anhangs I Vogelschutzrichtlinie (z.B. Stern- und Prachtaucher) sowie der relevanten Zugvogelarten (z.B. Eisente, Trauerente, Samtente)
- des Schutzgebiets als Nahrungs-, Überwinterungs-, Mauser-, Durchzugs- und Rastgebiet
- der qualitativen und quantitativen Bestände der Vogelarten
- der Nahrungsgrundlagen
- der natürlichen Qualität der Lebensräume mit ihren jeweiligen artspezifischen ökologischen Funktionen, ihrer Unzerschnittenheit und räumlichen Wechselbeziehungen sowie des ungehinderten Zugangs zu angrenzenden und benachbarten Meeresbereichen.
- der Bestände des Schweinswals sowie seiner Lebensräume und der natürlichen Populationsdynamik.

Die Pommersche Bucht ist Lebensraum zahlreicher Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie (VSL). Der Teilbereich IV des NSG übernimmt eine besondere Funktion als Nahrungs-, Überwinterungs-, Mauser-, Durchzugs- und Rastgebiet. Verschiedene Erfassungskampagnen des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) bestätigen die hohen Konzentrationen von Meerestenten und See-

tauchern in den Monaten Januar bis April¹. Bereits in der ersten Planänderung 2019 trat das BfN der Auffassung der Nord Stream 2 AG entgegen, das Baugebiet habe per se eine geringere Bedeutung als Seevogel-Rasthabitat. Nach Auffassung des NABU muss sich die Bewertung auch an den Gebietsabgrenzungen der Schutzgebiete festhalten lassen mit der Folge, dass es nicht nur auf die ornithologisch bedeutsamsten Teilflächen des Schutzgebietes ankommt.

Jüngere Untersuchungen zeigen, dass die Störintensität von Seevögeln durch Schiffe von der Geschwindigkeit, der Bündelung des Verkehrs und verbleibenden Rückzugsräumen abhängen². Da sich die Anzahl der Baufahrzeuge nun verdoppelt und der beeinträchtigte Zeitraum versiebenfacht, erscheint die bereits fragwürdige Annahme der ersten Planänderung, dass das Vorhaben das NSG nicht in Struktur und Funktion beeinträchtigen würde, obsolet.

Insbesondere der Schiffsverkehr wurde durch das BfN in der Gebietsbeschreibung und Defizitanalyse des Managementplans aus dem Juni 2020 als Störquelle identifiziert, dazu die Freizeitschiffahrt und die grundberührende Fischerei³.

Hervorzuheben ist die Zustandsbeschreibung der relevanten Arten: Neben dem Schweinswal wurden bei fünf Vogelarten des Anhang I der VSL starke Defizite ermittelt: bei der Eis-, Trauer- und Samtente sowie beim Prachtttaucher und der Gryllteiste. Neben der geringen Populationsgröße wird das Defizit auf die starke Beeinträchtigung durch anthropogene Störungen zurückgeführt. Drei weitere Arten, Ohrentaucher, Sterntaucher sowie Trottellumme, weisen darüber hinaus ein mittleres Defizit auf. Damit steht die aktuelle Zustandsbeschreibung streng geschützter Arten im NSG durch das BfN der pauschalen Aussage des UVP-Berichts (S. 43) entgegen, dass die Bestände an Ohrentauchern und Meerestenten seit 2010 zunehmen und das geplante Vorhaben daher verträglich sei. Zudem stellt das BfN in seiner Zustandsbeschreibung der deutschen Ostseeschutzgebiete u.a. heraus, dass die Winterbestände der Eisente zwischen 1990 und 2005 um fast 60 Prozent auf 1,6 Millionen Individuen zurückgegangen sind⁴. Der nationale Zustandsbericht zur Umsetzung der EU-Meeresschutz-Rahmenrichtlinie (MSRL, 2018) zeigte darüber hinaus, dass die See- und Küstenvögel der deutschen Ostseegewässer nicht den gewünschten guten Umweltzustand aufweisen⁵.

Durch die Erweiterung der Gaspipeline Nord Stream 2 um zwei weitere Röhren erwartet das BfN laut Managementplan aus dem Juni 2020 eine Zunahme des bau- und betriebsbedingten Schiffs- und Flugverkehrs im Schutzgebiet, so dass die schiffsinduzierten Störungen und insbesondere die Verlegung und der Betrieb der Gasleitung Nord Stream 2 in der Prognose ihrer Auswirkung auf

¹ Markones, N., Guse, N., Borkenhagen, K., Schwemmer, H. & Garthe, S. (2014): Seevogel-Monitoring 2012/2013 in der deutschen AWZ von Nord- und Ostsee

² <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2019.00192/full>

³ BfN 2020: Managementplan für das NSG ‚Pommersche Bucht – Rönnebank‘ (Entwurf 09.06.2020)

⁴ <https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/Skript553.pdf>

⁵ <https://www.meeresschutz.info/berichte-art-8-10.html>

alle aufgeführten Vogelarten sowie den Schweinswal zunehmen werden. Daraus knüpft die Frage an, wie diese Feststellung mit den Schutz- und Erhaltungszielen im NSG, dem Zustandsdefizit nach MSRL und dem Verschlechterungsverbot nach FFH-Richtlinie (nach möglicher Genehmigung des 2. Änderungsantrags) vereinbar sein könnte?

Die zu schützenden Arten werden nach Planänderungsantrag der Nord Stream 2 AG über zweieinhalb Monate großräumig durch zehn Baufahrzeuge im Überwinterungs- und Rastgebiet gestört und weiträumig vertrieben. Dies führt zu einer reduzierten Fitness der Tiere und damit zu einer verringerten Überlebenswahrscheinlichkeit. Zudem geht eine schlechtere Fitness mit einem verringerten Bruterfolg einher. Beides kann mittel- bis langfristig Auswirkungen auf die Population der geschützten Vogelarten haben⁶. Das BfN sieht daher im Managementplan die Notwendigkeit, störungsarme Räume im NSG zu erhalten und die Auswirkungen der Berufsschifffahrt intensiv zu untersuchen.

Obwohl der Baubereich der Gaspipeline am Rande der Schwerpunktorkommen der geschützten Vogelarten liegt, kommen erhebliche Individuenzahlen von bis zu 4,8 Prozent des Bestandes im Vogelschutzgebiet innerhalb des 3 km-Wirkradius vor (Tabelle 2). Ein Hauptaugenmerk muss dabei dem maximalen Bestand gelten; Mittelwerte über mehrere Monate sind grundsätzlich ungeeignet, um zu prüfen, ob in der Rast oder Überwinterungszeit ausreichend Lebensraum entsprechend der Schutz- und Erhaltungsziele des NSG zur Verfügung steht. Insbesondere während der jährlichen Periode mit den höchsten Bestandsdichten weichen die Tiere auch in Gebiete außerhalb der Schwerpunktorkommen aus und kommen so verstärkt im Bereich des Baugebiets vor. Der Grund dafür liegt in Dichteeffekten, etwa wenn im eigentlich präferierten Habitat Individuenzahlen steigen, nicht genügend Raum und Nahrung zur Verfügung stehen und die Tiere auf angrenzende Habitate ausweichen. Derartige Ausweicheffekte sind insbesondere für fischfressende, aber auch benthophage Vogelarten nachgewiesen, die so auf dynamische Nahrungsverfügbarkeiten und Dichteveränderungen reagieren müssen.

In Summe zeigt das, dass Ausweichhabitate wie das Vorhabengebiet in Rast- und Überwinterungszeiten eine besondere Bedeutung haben und entsprechend eines hohen Schutzes bedürfen, da weitere, zusätzliche Habitate nicht oder nur begrenzt verfügbar sind, sie bereits von Artgenossen oder Arten mit vergleichbaren Lebensansprüchen „besetzt“ sind. Ein Ausweichen in andere Bereiche, wie in der UVS unterstellt, ist für die Phasen mit den höchsten Beständen während der Rastperiode daher weder belegt noch plausibel. Aus naturschutzfachlicher Sicht ergibt sich daraus, dass das ursprünglich definierte Bauzeitenfenster nicht geöffnet werden darf. Eine 2,5 Monate währenden Bauphase zur Rastzeit ist nicht mit den Zielen des NSG ‚Pommersche Bucht-Rönnenbank‘ und dem Artenschutz vereinbar.

⁶ <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2019.00192/full>

Tabelle 2: Maximaler täglicher Bestand von Rastvögeln im 3 km-Wirkraum der Pipelineverlegung (Quelle: UVS, Tab. 5-3)

Art	Anzahl im 3 km-Wirkraum	Anteil im 3 km-Wirkraum im Verhältnis zum Bestand im Vogelschutzgebiet
Samtente	1421	3,3 %
Seetaucher	23	2,2 %
Ohrentaucher	24	4,8%

Das Kollisionsrisiko und damit Tötungsrisiko wird in der UVS fälschlich ohne valide Datengrundlage verneint. Der NABU sieht das Kollisionsrisiko für streng geschützte Rastvögel aus folgenden Gründen erhöht:

Im beantragten erweiterten Bauzeitenfenster halten sich signifikant mehr Vögel im Gebiet auf als in der ursprünglichen UVS zugrunde gelegt wurde. Zudem schreibt die UVP des Änderungsantrags (S. 47): „die Arbeiten [...] fallen mindestens für die Monate März-Mai in die Zeit des Frühjahrszuges, in dem alle Rastvogelarten von Natur aus regelmäßige Ortswechsel zwischen verschiedenen Rastgebieten vornehmen“.

Daraus ergibt sich: Durch die häufigen Ortswechsel und die signifikant erhöhte Zahl der Vögel verstärkt sich ebenfalls das Fluggeschehen im Baubereich und damit das Kollisionsrisiko, vor allem bei schlechter Sicht. Die rastenden Vogelarten fliegen häufig auch in Nähe der Wasseroberfläche und damit im Bereich der Schiffe.

Der ausweichende Schiffsverkehr im Bereich des Verkehrstrennungsgebiets könnte sich darüber hinaus weiter nach Süden verlagern und so die Bereiche mit noch größeren Rastvogelbeständen betreffen. Die UVP des Vorhabenträgers vermutet lediglich, dass der Seeverkehr die Verlegebereiche in der Nähe umfahren würde und deshalb zu keiner Vergrößerung des Meidekorridors oder Auswirkungskorridors führt. Diese Vermutung wird weder belegt noch begründet. Der NABU weist die darauf aufbauenden Auswirkungsprognosen als unplausibel zurück.

Ursprüngliche Bauzeitenfenster sollen Auswirkungen auf Seevögel minimieren

Kapitel 3 der UVP des Änderungsantrags liest sich so, als hätte sich das festgelegte Bauzeitenfenster „zufällig“ in Rahmen der Bauablaufplanung ergeben. Dieser Eindruck führt in die Irre. Das Bauzeitenfenster wurde laut UVS der ursprünglichen Unterlagen (Anlage D1.01, etwa S. 68) explizit gewählt bzw. in Abstimmung mit dem BfN festgelegt, um negative Auswirkungen auf Rastvögel zu vermeiden. Dieser Vermeidungsmaßnahme hat sich das BSH in seiner Genehmigung angeschlossen. Dort heißt es auf Seite 61:

"Weiterhin werden durch zeitlich begrenzte Bauzeiten (Dauer der Verlegung von zwischen

KP 31 und KP 16,5 jeweils 12 Tage im Oktober 2018 und November 2019) bzw. ihrer Legung außerhalb der Haupttrastzeiten im Winter (Arbeiten AWTI im Sommer 2019, Verlegearbeiten zwischen KP 0 und KP 16,15 im Juli 2018 und Mai 2019) einer Vermeidung eventueller Störwirkungen durch die Verlegearbeiten Rechnung getragen."

Wir gehen davon aus, dass das BSH in seiner ursprünglichen Genehmigung das Bauzeitenfenster bewusst und unter sorgfältiger fachlicher Abwägung festgesetzt hat. Insofern ist jede weitere Beschneidung der ursprünglich baufreien und damit von zusätzlichen Störungen befreiten Zeit höchst kritisch zu prüfen. Nicht zuletzt, weil das Bauzeitenfenster als Umweltauflage vermeiden oder vermindern soll, dass das öffentliche Interesse des Naturschutzes beeinträchtigt wird. Damit ist das ursprünglich definierte Bauzeitenfenster auch Genehmigungsvoraussetzung nach § 133 Abs. 2 BBergG, wie wir unten noch weiter ausführen.

Zwar sieht die erste Änderung der Genehmigung aus dem Dezember 2019 vor, Verlegearbeiten auch außerhalb des Bauzeitenfensters zuzulassen, jedoch ist dies nicht auf den aktuellen Änderungsantrag übertragbar. Denn in der ersten Planänderung ging es um zehn zusätzliche Verlegetage; wohingegen der aktuelle Antrag in erheblich größerem Umfang in das Rastgeschehen eingreift.

Erhöhte Beeinträchtigung des Schweinswals

Die Population des Ostseeschweinswals in der zentralen Ostsee wie auch die der westlichen Ostsee gilt nach aktueller Roter Liste als vom Aussterben bedroht⁷. Die akustischen Erfassungen im NSG ‚Pommersche Bucht – Rönnebank‘ zeigen dabei, dass das Gebiet im Überlappungsbereich des Vorkommens beider Populationen liegt. Laut Zustandsbericht des BfN lässt sich neben dem Spätsommer ein temporäres Maximum von November bis März nachweisen, wenn Individuen der Population der zentralen Ostsee anwesend sind⁸. Die Pommersche Bucht bleibt auch in strengen Wintern eisfrei und ist somit ein wichtiges Rückzugsgebiet für Schweinswale, insbesondere der Population der zentralen Ostsee. Daneben stellt das NSG ein wichtiges Nahrungs- und Migrationshabitat dar.

Aufgrund der sehr hohen Bedeutung des NSG ‚Pommersche Bucht – Rönnebank‘ für den Schweinswal sieht der Managementplan des BfN eine weitgehende Freiheit des Gebietes vor Störungen vor. Gleichzeitig erfordert das starke Defizit der Art (Ist-Zustand C – Soll-Zustand A) verstärkte Maßnahmen zum Schutz des Schweinswals. Dem stehen die veränderte Verlegetechnik, das verstärkte Schiffsaufkommen und das verlängerte Bauzeitenfenster entgegen. Auch die Auswirkungsprognose des Managementplans des BfN für das NSG trägt dieser Problematik Rechnung.

⁷ <https://www.rote-liste-zentrum.de/de/Neue-Rote-Liste-der-Saugetiere-Deutschlands-1979.html>

⁸ <https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/Skript553.pdf>

Fehlerhafte Umweltverträglichkeitsstudie

Die mit dem 2. Änderungsantrag eingereichte Umweltverträglichkeitsstudie ist unvollständig und fehlerhaft und als Grundlage zur Prüfung erheblicher Umweltauswirkungen nicht geeignet. Entsprechend sind die in der UVP getroffenen Schlussfolgerungen zur Umweltverträglichkeit der ankerpositionierten Verlegetechnik außerhalb des ursprünglich definierten Bauzeitenfensters ungültig. Die Fehler betreffen insbesondere:

1. **Eine unvollständige Alternativenprüfung.** Die Alternativenprüfung übersieht, dass das Vorhaben wie ursprünglich geplant und genehmigt fertiggestellt werden kann. Dazu muss der Vorhabenträger lediglich den jahreszeitlich passenden Moment in seiner Bauablaufplanung abwarten. Denn im Bauzeitenfenster Ende Mai bis September ist eine ankerpositionierte Verlegung zwar durch den Widerspruch des NABU angefochten, aber derzeit vollziehbar. Die fehlende Verfügbarkeit eines dynamisch positionierten Verlegeschiffes rechtfertigt nicht, von der ursprünglichen Planung abzurücken.
2. **Eine fehlende kumulative Betrachtung.** Die UVP unterlässt es, die Umweltauswirkungen dieser 2. Planänderung kumulativ mit den bereits genehmigten und eingetretenen Umweltauswirkungen des Gesamtvorhabens zu betrachten. Sie lässt ferner eine kumulative Betrachtung mit anderen Vorbelastungen des Gebiets vermissen.
3. **Eine unvollständige Prüfung und Bewertung der relevanten Wirkfaktoren.** In der Auswirkungsprognose auf Rastvögel beschränkt sich die UVP auf die Funktion als Rasthabitat. Sie lässt die Funktion als Migrationshabitat unberücksichtigt und verpasst es ebenfalls, den Schutzzweck der zu sichernden „Unzerschnittenheit und räumlichen Wechselbeziehungen“ zu untersuchen. Dieser Fehler ist besonders augenfällig, da das Vorhaben die nördlichen und südlichen Teile des Schutzgebiets voneinander trennt und die Wechselbeziehungen der Teilbereiche Adlergrund und Oderbank stört.

Erweitertes Bauzeitenfenster nicht notwendig

Der Vorhabenträger begründet die Erweiterung des Bauzeitenfensters mit der verzögerten Genehmigung Dänemarks sowie den US-Sanktionen, die zu einer Änderung in der verfügbaren Verlegetechnik geführt haben sollen.

Diese Ausführungen begründen nicht zwingend, dass die ankerpositionierte Verlegung außerhalb des ursprünglich definierten Bauzeitenfensters erforderlich ist. Die geplanten Arbeiten könnten trotz der Verzögerung und der Änderungen der Verlegeflotte innerhalb des ursprünglich genehmigten Bauzeitenfensters durchgeführt werden. Denn außerhalb der sensiblen Zeit der Vogelrast ist die ankerpositionierte Verlegetechnik zwar angefochten, aber derzeit

vollziehbar. Um das Vorhaben im Rahmen der aktuell vorliegenden Genehmigungen abzuschließen, ist der Vorhabenträger aufgefordert, bis Ende Mai des Folgejahres abzuwarten. Dieses Abwarten ist zumutbar, weil sich durch die US-Sanktionen und die verzögerte dänische Genehmigung ohnehin Verschiebungen im Bauablauf ergeben haben. Die Bereitstellung georderter Verlegeschiffe muss deshalb ohnehin an diese Verschiebungen angepasst werden. Ein Abwarten des ursprünglich genehmigten Bauzeitenfensters ist nicht nur zumutbar, sondern auch notwendig, da das Bauzeitenfenster eine Genehmigungsvoraussetzung nach §133 Abs. 2 BBergG darstellt. Auch technisch erscheint – losgelöst vom Streit über die Rechtskonformität der Ausgangsgenehmigung – jedenfalls eine Beschränkung der Bauarbeiten auf das ursprünglich genehmigte Bauzeitenfenster sinnvoll. Der Vorhabenträger führt aus, dass die Bauarbeiten nur bei begrenztem Seegang und begrenzter Windstärke durchgeführt werden können. Diese Bedingungen sind am ehesten während des Bauzeitenfensters Ende Mai bis Ende September gewährleistet, wohingegen die Wetterbedingungen außerhalb des Bauzeitenfensters ungewiss sind und Risiken im Bauablauf bergen.

Fehlende energiewirtschaftliche Notwendigkeit für beschleunigte Fertigstellung Pipeline

Es lässt sich aktuell und auch aus den Antragsunterlagen kein übergeordnetes öffentliches Interesse an einer beschleunigten Fertigstellung der Pipeline erkennen. Vor allem besteht keine energiewirtschaftliche Notwendigkeit. Die Gasversorgung Deutschlands ist ohne die Pipeline sichergestellt, wie aktuelle Verbrauchszahlen, Importkapazitäten (Abb. 1) und Prognosen (Abb. 2) zeigen.

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (2019) die Gasimportkapazitäten dem Verbrauch gegenüber. Die Importkapazitäten übersteigen deutlich den Verbrauch, eine Unterversorgung bereits ab 2020, wie von Nord Stream 2 in den Antragsunterlagen suggeriert, ist nicht abzusehen.

In den nächsten zehn Jahren wird ein deutlicher Rückgang des Gasverbrauchs erwartet. Abbildung 2 ist einer Studie im Auftrag des Wirtschaftsministeriums entnommen und stellt die Verbrauchsprognosen für Erdgas aus verschiedenen aktuellen Szenarien für den Zeithorizont 2030 und 2050 für zwei Reduktionsziele der Treibhausgasemissionen (-80% und -95%) einander gegenüber. Schon bis 2030 wird ein um bis zu 40 Prozent reduzierter Verbrauch erwartet, doch selbst in den Szenarien mit hohem Gasverbrauch steigt dieser tatsächliche Verbrauch nicht, sondern sinkt ebenfalls.

Gasfluss

Von Import und Förderung zum Verbrauch

Erdgasfluss 2019 (vorläufig) in Mrd. kWh



Quellen: Destatis, BVEG, BDEW, dena; Stand 02/2020

2019 wurden zudem 10 Mrd. kWh auf Erdgasqualität aufbereitetes Biogas in das deutsche Erdgasnetz eingespeist.

Abb. 1: Die Importkapazitäten Deutschlands übersteigen deutlich den Erdgasverbrauch (Quelle: Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft, <https://www.bdew.de/service/daten-und-grafiken/gasfluss/>)

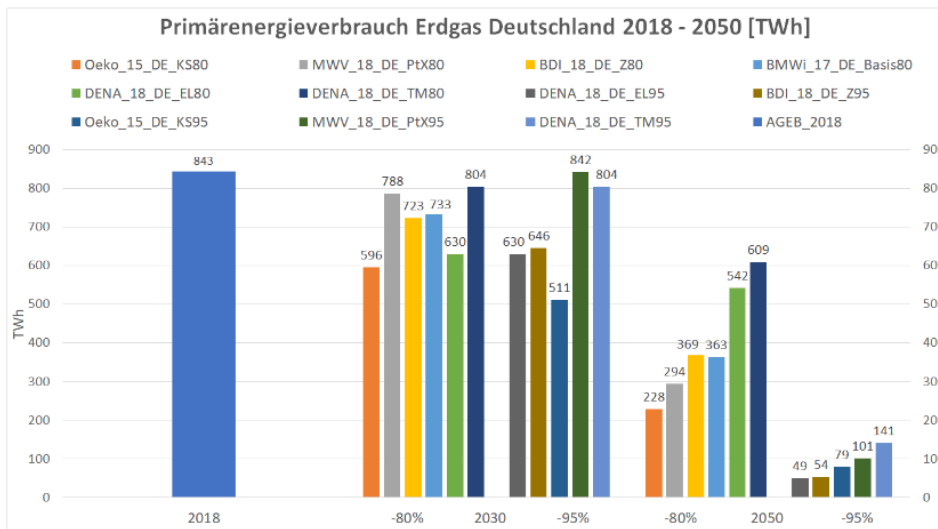


Abb. 2 Entwicklung des deutschen Primärenergieverbrauchs Erdgas in unterschiedlichen Zielszenarien (Quelle: dena⁹)

Die aktuellen Daten stehen in klarem Gegensatz zu den Gasbedarfsprognosen, mit denen die Nord Stream 2 AG das Pipelinevorhaben ursprünglich zu rechtfertigen versuchte. Nord Stream 2 ging darin von einem steigenden Gasverbrauch aus und erwartete schon für das Jahr 2020 eine Unterversorgung in Deutschland. Die aktuellen Zahlen zeigen aber:

Gemessen an der Realität sind die Nord Stream 2-Prognosen ungeeignet, den deutschen Gasbedarf zuverlässig vorherzusagen. Eine Studie des Deutschen

⁹ Jugel (2019): Dialogprozess Gas. Hintergrundpapier im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums. https://www.dena.de/fileadmin/dena/Publikationen/PDFs/2019/Hintergrundpapier_Dialogprozess_Gas_2030.pdf

Instituts für Wirtschaftsforschung im Auftrag des NABU hatte die Nord Stream 2-Prognosen bereits im Jahr 2018 entkräftet. Diese fügen wir in der mit parallelem Schreiben aktualisierten Widerspruchsbeurteilung zur 1. Änderung bei.

Müsste der Vorhabenträger das ursprüngliche Bauzeitenfenster ab Ende Mai abwarten, ergäbe sich eine maximale Verzögerung von etwa einem halben Jahr. Der Wunsch einer schnelleren Fertigstellung liegt indes allein im privatwirtschaftlichen Interesse der Nord Stream 2 AG. Für dieses privatwirtschaftliche Interesse sind nach Überzeugung des NABU keine zusätzlichen und vermeidbaren Umweltauswirkungen zu akzeptieren, die über das bereits genehmigte und umstrittene Maß noch einmal hinausgehen. Auch aus diesem Grund ist der 2. Änderungsantrag abzulehnen und vor allem auch von einem Sofortvollzug der Genehmigung abzusehen.

Kein Rechtsanspruch nach §133 Abs. 2 BBergG

Nach §133 Abs. 2 BBergG besteht kein Rechtsanspruch auf eine Genehmigung, sofern *„eine Beeinträchtigung überwiegender öffentlicher Interessen zu besorgen ist, die nicht durch eine Befristung, durch Bedingungen oder Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden kann“*. Das hier vorliegende öffentliche Interesse des Schutzes der Meeresumwelt ist schon allein durch das Naturschutzgebiet ‚Pommersche Bucht-Rönnebank‘ dokumentiert. Eine Beeinträchtigung dieses öffentlichen Interesses ist gegeben, falls die Pipeline im besonders sensiblen Rastzeitraum von hier geschützten Seetauchern, Ohrentauchern und Meerestenten verlegt wird. Dass diese Beeinträchtigung plausibel und begründet ist, ergibt sich aus der ursprünglichen Genehmigung. Diese nimmt an mehreren Stellen explizit darauf Bezug, dass mit der Beschränkung des Bauzeitenfensters auf die Zeit zwischen Ende Mai und Ende September dem Arten- und Habitatschutz Rechnung getragen werden muss. So führt die Genehmigung auf Seite 98 aus:

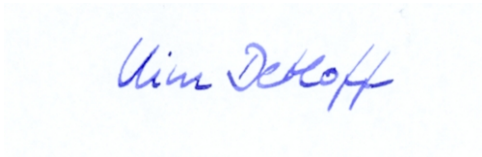
„Die Route der Nord Stream 2 verläuft in der deutschen AWZ der Ostsee durchgehend im Naturschutzgebiet „Pommersche Bucht“. Dieses ist durch seine Bedeutung für überwinternde sowie brütende Wasservögel (Frühling und Sommer), aber auch durchziehende Wasservögel (Frühling und Herbst, insb. angrenzend im Küstenmeer) gekennzeichnet. Die Bauzeit für das Projekt in der AWZ hat hierauf Rücksicht zu nehmen und die besonders stör anfälligen Gebiete und Zeiträume möglichst wenig zu beeinträchtigen. Diesem Grundsatz wird durch die Nebenbestimmung R.12 und R.13 sowie in den in der UVS aufgeführten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ausreichend Rechnung getragen.“

Die Nebenbestimmung R.12 begrenzt die Bauzeit auf die Zeit zwischen Ende Mai und Ende September. Diese Nebenbestimmung greift die im §133 Abs. 2 BBergG formulierte Anforderung insofern auf, dass Beeinträchtigungen eines öffentlichen Interesses durch Befristung, Bedingungen oder Auflagen vermieden oder ausgeglichen werden müssen. Der hier vorliegende 2. Änderungsantrag unterläuft die Anforderung des §133 BBergG, indem er begehrt, dass die Auflage des Bauzeitenfensters über einen erheblichen Zeitraum von 2,5 Mona-

ten verletzt wird. Die Festlegung des Bauzeitenfensters hat jedoch erst die grundsätzliche Voraussetzungen dafür geschaffen, dass das Vorhaben im Naturschutzgebiet zugelassen wurde. Wird diese Auflage der Genehmigung nun dadurch ad absurdum geführt, dass im sensiblen Rastzeitraum über die Dauer von 2,5 Monaten Bauarbeiten stattfinden, liegt auch insoweit ein Versagungsgrund nach §133 Abs. 2 BBergG vor.

In der Summe dieser Erwägungen erscheint der 2. Änderungsantrag der Nord Stream 2 AG nicht genehmigungsfähig. Der NABU fordert, den Antrag abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink that reads "Kim Detloff". The signature is written in a cursive style and is centered within a light blue rectangular box.