



Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Abteilung Ordnung des Meeres
Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg

sowie

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Dienstszitz Rostock
Neptunallee 5
18057 Rostock

Per E-Mail an

EingangOdM@bsh.de;
[REDACTED]

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin

Constantin Zerger
Tel. +49 30 2400867-91
Fax +49 30 2400867-19

[REDACTED]
zerger@duh.de
www.duh.de

16. Oktober 2020

BSH-c Az.: 522/Nord Stream 2 AG/GV/O3204

Einwendungen gegen den Antrag auf Erteilung einer 2. Änderungsgenehmigung

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir erheben hiermit gegen die seitens der Nord Stream 2 AG am 22. Juli 2020 beantragte 2. Änderungsgenehmigung die folgenden **Einwendungen**:

1.

Mit der 1. Änderungsgenehmigung vom 20. Dezember 2019 genehmigte das BSH die Durchführung von Verlegearbeiten außerhalb des Zeitraums zwischen Ende Mai und Ende September. Nunmehr soll darüber hinaus von September bis Ende Mai auch noch eine andere Verlegeart als ursprünglich geplant für die Errichtung und den nachfolgenden Betrieb von Nord Stream 2 gestattet werden.

Es sei, so die Nord Stream 2 AG, erforderlich, dass auch eine Verlegung „mittels eines durch Anker positionierten Verlegeschiffs“ möglich sei, so dass die Verlegetechnik für den Zeitraum außerhalb des Zeitraums zwischen Ende Mai und Ende September gegenüber der 1. Änderungsgenehmigung noch einmal „anzupassen“ sei. Gegenstand des Antrages auf 2. Änderung der Genehmigung für Errichtung und Betrieb der Nord Stream 2–Pipeline nach § 133 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BBergG sei daher die ergänzende Zulassung der Verlegung sowie der abschließenden Verbindung der Rohrstränge

oberhalb der Wasseroberfläche (Above Water Tie-In, „AWTI“) auch mittels eines durch Anker positionierten Verlegeschiffs betreffend den Abschnitt zwischen KP 0 und KP 16.5 und den Zeitraum zwischen Ende September und Ende Mai (vgl. Technischer Erläuterungsbericht, S. 7 f.).

Für das Vorhaben ist die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich nach § 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-G).

2.

Das Vorhaben ist nicht genehmigungsfähig, der seitens der Antragstellerin vorgelegte UVP-Bericht ist in relevanten Punkten unvollständig bzw. fehlerhaft und genügt den Anforderungen des § 16 UVP-G, insbesondere des § 16 Abs. 1 Nr. 5 UVP-G, nicht. Tatsächlich ist von erheblichen negativen Auswirkungen des Vorhabens insbesondere

- auf das globale Klima
- auf die Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebiets „Pommersche Bucht“ (DE 1552-401)
- auf besonders geschützte Arten wie etwa den Schweinswal sowie
- auf den Boden und die Wasserqualität der Ostsee

auszugehen. Diese erheblichen negativen Umweltauswirkungen führen in der Gesamtabwägung zur Nichtgenehmigungsfähigkeit. Im Einzelnen:

a) Das Änderungsvorhaben unterfällt der UVP-Änderungs-Richtlinie 2014/52/EU und mithin den entsprechenden Änderungen auf nationaler Ebene im UVP-G.

aa) Die UVP muss folglich – zum einen - um die Katastrophenanfälligkeit des Vorhabens als bei der UVP zu berücksichtigende Wirkungsdimension ergänzt werden. Das gilt auch und gerade im Blick auf Auswirkungen des Klimawandels (vgl. Ziffer 1 f) des Anhangs III der Richtlinie 2014/52/EU sowie § 2 Abs. 2 S. 2 UVP-G).

Der UVP-Bericht der Nord Stream 2 AG enthält dazu gleichwohl keinerlei Ausführungen, und zwar noch nicht einmal bezogen auf den Abschnitt zwischen KP 0 und KP 16.5.

Weder finden sich im vorgelegten UVP-Bericht Untersuchungen zu den Auswirkungen von infolge des Klimawandels häufigeren und heftigeren Sturmfluten in der Ostsee oder veränderten Strömungsverhältnissen auf die mittels unterschiedlicher Verlegetechniken errichtete Gasleitung Nord Stream 2 oder auch nur bezogen auf den Abschnitt zwischen KP 0 und KP 16.5. Noch finden sich Ausführungen zu etwaigen zu treffenden Vorsorgemaßnahmen wegen künftig zu erwartender Klimaveränderungen.

Die Wirkungsdimension Katastrophenanfälligkeit wird entgegen den seit Mai 2017 geltenden ergänzten UVP-Anforderungen vollständig ausgeklammert. Die Durchführung einer ordnungsgemäßen UVP ist bereits deshalb nicht möglich.

bb) Zum anderen muss die UVP die Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens *auf* den Klimawandel unter anderem anhand der in Anhang IV der Richtlinie 2014/52/EU und Anlage 4 UVP-G genannten Vorgaben enthalten.

In der UVP muss dementsprechend unter anderem beschrieben werden,

- ob und in welchem Umfang von Herstellung oder Errichtung des Vorhabens Treibhausgasemissionen ausgehen;
- ob und in welchem Umfang von dem Betrieb des Vorhabens Treibhausgasemissionen ausgehen.

Aus dem Vorstehenden folgt:

(1) Der nach § 16 UVP-G zu erstellende UVP-Bericht müsste einerseits entsprechende Angaben enthalten betreffend die beabsichtigte Verlegetechnik, also zu deren Energiebedarf und zu den von den konkreten Schiffen und dem Betrieb der konkret eingesetzten Maschinen ausgehenden Treibhausgasemissionen, zu den mit der Herstellung der zu verlegenden Rohre und ihrem Transport verbundenen Treibhausgasemissionen usw. Daran fehlt es vollständig.

(2) Der UVP-Bericht müsste - zudem und andererseits - Angaben zu den Auswirkungen des Betriebs der Gaspipeline Nord Stream 2 und des Abschnitts zwischen KP 0 und KP 16.5 auf das globale Klima enthalten.

Denn sowohl Art. 3 Abs. 1 UVP-Richtlinie als auch § 2 Abs. 1 UVPG erfordern die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung nicht nur der unmittelbaren, sondern ausdrücklich auch der mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens. Die Betrachtung allein eines kurzen Abschnitts ohne mindestens überschlägige Einbeziehung des den Betrieb des fraglichen Abschnitts überhaupt erst ermöglichenden Anfangspunktes blendet maßgebliche Umweltauswirkungen aus, sie konterkariert Sinn und Zweck der UVP-Gesetzgebung.

Umgekehrt gilt zugleich: Ohne den hier fraglichen und zur Genehmigung stehenden Abschnitt ist der Betrieb von Nord Stream 2 schlechterdings nicht möglich. Das heißt, die Errichtung des hier fraglichen Abschnitts ist eine nicht hinwegzudenkende Bedingung für einen Betrieb von Nord Stream 2.

Erforderlich ist im UVP-Bericht daher auch eine mindestens überschlägige Beschreibung der möglichen betriebsbedingten Methanemissionen beim Betrieb der Gaspipeline Nord Stream 2, und zwar insbesondere auch unter Berücksichtigung aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse zu erheblichen Methan-Leckagen in Zusammenhang mit der Förderung und Einspeisung von Erdgas:

- Alvarez et al. (Assessment of methane emissions from the U.S. oil and gas supply chain“, Science 361, 186 ff. (2018)) kommen in einer Studie für die USA zu dem Ergebnis, dass die Methan-Leckagerate tatsächlich um 60 Prozent (!) höher ist als von der Industrie selbst angegeben.
- Die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) kommt in einer aktuellen Stu-

die „Klimabilanz von Erdgas“ aus dem Januar 2020 zu ähnlichen Ergebnissen bzw. noch größeren Diskrepanzen und bezieht diese ausdrücklich auch auf russisches Erdgas.

Der notwendigen Ausweitung der Untersuchungen und Beschreibungen im UVP-Bericht kann dabei auch nicht etwa entgegengehalten werden, dass es sich bei der beantragten 2. Änderungsgenehmigung nur um „Kosmetik“ mit Blick auf eine Verlegetechnik handele. Nach § 133 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BBergG wurden vielmehr und gerade Errichtung *und* Betrieb genehmigt, und diese Genehmigung für Errichtung *und* Betrieb von Nord Stream 2, und nicht nur eine „bloße“ Errichtungsgenehmigung, soll jetzt geändert werden.

Zudem ist – siehe oben – die Errichtung des fraglichen Abschnitts *conditio sine qua non* für den Betrieb überhaupt, das eine ist ohne das andere nicht denkbar.

Es ist die Entscheidung der Nord Stream 2 AG, jetzt ein neues Genehmigungsverfahren und eine UVP durchzuführen. Verhält es sich aber so, dann muss sie sich - wie alle anderen jetzt begonnenen Genehmigungsverfahren mit UVP - den geltenden UVP-Anforderungen stellen und diese zwingend beachten.

Weder die aktuelle UVP-Richtlinie noch das geltende UVP-G sehen im Übrigen eine Beschränkung der Prüfungsanforderungen bei Änderungsgenehmigungsverfahren im Vergleich zu Neuvorhaben vor. Es sind vielmehr die Merkmale des Änderungsvorhabens, die ökologische Empfindlichkeit des betroffenen Gebiets sowie das Ausmaß, die Schwere und die Komplexität möglicher erheblicher Auswirkungen des Änderungsvorhabens *zusammen* mit dem Grundvorhaben in den Blick zu nehmen (siehe auch BVerwG, Urt. v. 25. Juni 2014 – 9 A 1/13, NVwZ 2015, 85). Das gilt seit Mai 2017 auch mit Blick auf das Schutzgut globales Klima.

Eine Beschränkung wäre zudem mit dem Vorsorgeprinzip und den international mit dem Pariser Abkommen eingegangenen Verpflichtungen schwerlich vereinbar.

Anders ausgedrückt, es liegt allein in der Sphäre der Nord Stream 2 AG, dass sie ihr Vorhaben auf Grundlage der ursprünglich beantragten und genehmigten Grundlagen nicht realisieren bzw. fertigstellen konnte. In der Sphäre des BSH liegt es dagegen, die Einhaltung der jetzt geltenden nationalen, europäischen und internationalen Anforderungen zu gewährleisten und sicherzustellen, dass heute genehmigte Vorhaben die Erreichung der Klimaschutzziele des Pariser Abkommens nicht konterkarieren.

Vor diesem Hintergrund ist es offensichtlich unzureichend bzw. fehlerhaft, wenn der UVP-Bericht die Erfordernisse mit Blick auf das globale Klima überhaupt unberücksichtigt lässt und betreffend das Schutzgut „Klima“ ausschließlich die folgenden Ausführungen enthält:

„ 5.3 Schutzgut Klima/Luft

Aufgrund der sehr geringen vorhabensspezifischen Wirkungen erfolgt für die klimatischen Verhältnisse in der UVS eine kurze, zusammenfassende Bewertung der lokalklimatischen Gegebenheiten (UVS, Ref. 5, S. 191 ff.). Die Klimaverhältnisse der Seegebiete weisen einen hohen Natürlichkeitsgrad auf. Beeinflussungen sind infolge des globalen Klimawandels mit Wir-

kungen auf Luft- und Wassertemperatur sowie die atmosphärische Zirkulation zu verzeichnen. Das Schutzgut Klima/Luft des Seegebietes Pommersche Bucht wird unter Berücksichtigung der Vorbelastungen durch den Schiffsverkehr und unter Einbeziehung der Empfindlichkeit insgesamt mit hoch bewertet (UVS, S. 199).

Wie in der Genehmigung AWZ BSH (Ref. 1, S. 31) ausgewiesen, reagieren viele Ökosysteme des Meeres empfindlich auf Klimaveränderungen. Auch auf die Ostsee wird die Klimaerwärmung voraussichtlich erheblichen Einfluss haben.

6.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft

Für die Arbeiten in der AWZ wird aufgrund des geringeren Geräteeinsatzes ein Anteil an Luftschadstoff-Emissionen von ca. 15% ermittelt. Die baubedingten Auswirkungen auf die Luftqualität sind damit als geringe Struktur- und Funktionsveränderungen zu werten (kurzfristig für die Bauphase mit teils großräumigen räumlichen Wirkungen aufgrund Windverdriftung und geringer Intensität, UVS S. 532, Genehmigung BSH AWZ, Ref. 1, S. 52).

Die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens festgestellten, hier allein relevanten bauzeitlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft bleiben bei einer Erweiterung des Bauzeitenfensters unverändert gering.“

Tatsächlich ist davon auszugehen, dass Errichtung und Betrieb des Vorhabens mit erheblichen negativen Auswirkungen auf das globale Klima verbunden sind und seine Realisierung dem Beitrag Deutschlands zur Erreichung der Klimaschutzziele des Pariser Abkommens entgegnläuft.

b) Der Trassenabschnitt KP 0 – KP 16.5 durchquert das Vogelschutzgebiet „Pommersche Bucht“ (DE 1552-401). Das Vogelschutzgebiet ist Nahrungs-, Überwinterungs-, Mauser-, Durchzugs- und Rastgebiet für Rothalstaucher (*Podiceps grisegena*), Gelbschnabeltaucher (*Gavia adamsii*), Eisente (*Clangula hyemalis*), Trauerente (*Melanitta nigra*), Samtente (*Melanitta fusca*), Sturmmöwe (*Larus canus*), Trottellumme (*Uria algae*), Tordalk (*Alca torda*) und Gryllteiste (*Cephus grylle*).

Das Gebiet ist vor allem für Meeresenten sowie See-, Pracht- und Ohrentaucher ein Überwinterungsgebiet von internationaler Bedeutung. Der gesamte Untersuchungsraum entlang der Pipeline-Trasse in der AWZ ist als hochwertig für Seevögel einzustufen. Es handelt sich um einen Bereich des deutschen Festlandssockels mit einem Rastvogelvorkommen von herausragender Bedeutung (siehe nur S. 16 UVP-Bericht).

Unter Ziffer 10 des UVP-Berichts heißt es allerdings:

„Erhebliche Beeinträchtigungen von stöempfindlichen Rastvogelarten in den Herbstmonaten oder im Mai sind unverändert ausgeschlossen, da von diesen Arten in diesen Jahreszeiten nur sehr wenige Individuen im Wirkraum des Trassenabschnitts KP 0 – KP 16.5 auftreten. Diese wenigen Vögel können problemlos in andere Bereiche ausweichen, da die Rastkapazität zu diesen Jahreszeiten nirgendwo im Schutzgebiet erreicht wird. Dies gilt sowohl für Meeresenten als auch für See- und Ohrentaucher.“ (S. 42 UVP-Bericht)

aa) Im Herbst 2015 wurden im Rahmen der Basisaufnahme für das Nord Stream 2-Projekt beispielsweise für die Eisenten, Trauerenten und Samtenten Rastbestände beobachtet, die mehr als doppelt so hoch wie jemals zuvor festgestellt waren. Sie überstiegen/erreichten sogar die bekannten Winter- bzw. Frühjahrsmaxima (vgl. S. 17 UVP-Bericht).

Vergleichbare Situationen können ohne Weiteres jetzt oder in der nächsten Saison wieder eintreten, so dass die Behauptung, Rastkapazitäten würden nicht erreicht werden, nicht haltbar ist, jedenfalls aber nicht „mit Sicherheit“ unterstellt werden kann. Das blendet die Nord Stream 2 AG vollständig aus, wenn sie darauf verweisen will, dass weder die Verlegung der Nord Stream-Pipeline jeweils im Herbst der Jahre 2010 und 2011 noch die Verlegung der Nord Stream 2-Pipeline im Herbst 2018 zu einer vorübergehenden oder langfristigen Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Zielarten der SPA (Special Protection Area) „Pommersche Bucht“ geführt hätten. Eine Verlegung in 2015 hätte zu einem anderen Ergebnis geführt, eine Verlegung in 2020 oder 2021 könnte mithin ebenso zu einem anderen Ergebnis führen.

Beweis: Sachverständigengutachten.

bb) Hinzukommt: Selbst ausreichende Rastkapazitäten sind nicht gleichbedeutend damit, dass die Vögel „problemlos“ in andere Bereiche ausweichen können. Denn jedes Ausweichen ist mit einem entsprechenden zusätzlichen Energiebedarf der Tiere verbunden, der ihnen keineswegs ohne weiteres und erst recht nicht im Winter und Frühjahr zur Verfügung steht.

Im UVP-Bericht fehlt es diesbezüglich überhaupt an jeglichen Ausführungen, obwohl von Vergrämungen von mehreren Wochen ausgegangen wird (S. 44 UVP-Bericht) bzw. in den Monaten Januar bis April Störungen von ca. 30 Tagen während der Verlegung einer Pipeline und nach mehrtägiger Unterbrechung ggf. von weiteren 30 Tagen durch die Verlegung der zweiten Pipeline oder von 16 Tagen im Falle eines AWTI möglich sind (S. 33 UVP-Bericht).

Nicht nachvollziehbar ist in Anbetracht der über zweimonatigen Beeinträchtigungen die Annahme, dass „sowohl die durch den Schiffsverkehr während der Verlegung und Wartung der Rohrleitung verursachte Scheuchwirkung auf Rast- und Zugvögel als auch potenzielle Beeinträchtigungen bei der Nahrungssuche durch Trübungsfahne kleinräumig und zeitlich begrenzt“ seien (so aber S. 47 UVP-Bericht).

Nach alledem ist nicht belegt, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz Durchführung des Vorhabens stabil bliebe; erhebliche Beeinträchtigungen nach § 34 Abs. 1 BNatSchG können, im Gegenteil, nicht verneint werden. Erhebliche Beeinträchtigungen insbesondere der Meeresenten und der See-, Pracht- und Ohrentaucher und in der Folge der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes als solches sind tatsächlich nicht „mit Sicherheit“ auszuschließen (so aber S. 43 UVP-Bericht), sondern umgekehrt durchaus wahrscheinlich.

Beweis: Sachverständigengutachten.

cc) Zudem werden weder die zusätzlichen Lärmemissionen, die durch das Ankerwerfen und –lichten im Ankerkorridor und durch die Ausbreitung der Schallwellen darüber hinaus erzeugt werden, noch die zusätzlichen Trübungen durch Sedimentaufwirbelungen infolge von Ankerwerfen und Ankerlichten überhaupt im UVP-Bericht für das Schutzgut Vogelschutzgebiet „Pommersche Bucht“ und andere besonders geschützte Arten wie den Schweinswal benannt, geschweige denn mit Blick auf ihre Auswirkungen auf das Rast- und Nahrungsangebot für die Tiere qualifiziert und quantifiziert, untersucht und beschrieben. Sie werden allein für das Schutzgut Boden und Wasser erwähnt.

Das heißt, ein maßgeblicher Beeinträchtigungsfaktor ist für die relevanten Schutzgüter Vogelschutzgebiet „Pommersche Bucht“ und andere besonders geschützte Arten schlechthin außer Betracht geblieben.

dd) Für die betreffenden Verlegungsarbeiten mit den betreffenden Schiffen liegen darüber hinaus keine Schallmesswerte vor. Diese wären aber im Rahmen einer UVP und angesichts des Indikators Lärm nach der Meeresstrategie-Rahmen-Richtlinie 2008/56/EG zwingend zu ermitteln, weil sie potentiell gefährlich für Schweinswale, andere Meerestiere und tauchende Vögel sind.

Der Schweinswal ist in den Anhängen II und IV der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie gelistet. Gemäß § 1 Bundes-Artenschutzverordnung handelt es sich um eine streng geschützte Art. Er ist zudem geschützt durch die Bonner Konvention und das Kleinwalschutzabkommen ASCOBANS. Die Pommersche Bucht wird durchaus auch in den Wintermonaten von Schweinswalen aufgesucht (S. 28 UVP-Bericht).

Es ist deshalb unzutreffend, wenn es im Rahmen der Bewertung der Auswirkungen auf einmal heißt, ab November, mit sinkenden Wassertemperaturen, würden die Tiere die Pommersche Bucht wieder verlassen (so S. 48 UVP-Bericht).

Schweinswale werden zudem in der Pommerschen Bucht seit zwei Jahren auch bereits im Mai gesichtet (S. 28 UVP-Bericht). Die Bauzeit zwischen Ende September und Ende Mai bezieht sich deshalb tatsächlich nicht auf den Zeitraum außerhalb der Aufzuchtzeit der Schweinswale (so aber S. 48 UVP-Bericht).

Es ist nach § 44 Abs. 1 BNatSchG unter anderem verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten dürfen weder beschädigt noch zerstört werden.

Erhebliche negative Auswirkungen auf die besonders geschützte Art Schweinswal sind nach alledem keineswegs auszuschließen, sondern dürften sehr voraussichtlich eintreten. Durch die Störung auch während der Wintermonate und auch innerhalb der Aufzuchtzeit kann gegenwärtig keinesfalls ausgeschlossen werden, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Schweinswalpopulation verschlechtert.

Beweis: Sachverständigengutachten.

Soweit die Nord Stream 2 AG im Hinblick auf Vögel die Auffassung vertritt, Rastflächen würden weder beschädigt noch zerstört, denn sie stünden nach Abschluss der Verlegearbeiten in demselben Umfang wie vorher zur Verfügung (so S. 46 UVP-Bericht), ist das in hohem Maße bemerkenswert, weil die Auswirkungen der über zweimonatigen „Zerstörung“ der Rastflächen hier relevant sind und zu untersuchen gewesen wären. Das aber ist nicht geschehen.

c) Schließlich ist das Folgende von Bedeutung: Nach den eigenen früheren bzw. gegenwärtigen Angaben der Nord Stream 2 AG ist die dynamische Verlegemethode des All Seas-Schiffes gerade deshalb gewählt worden, weil sie die Sedimente der Ostsee schont und die Notwendigkeit von Munitionsberäumungen verringert. Die Nord Stream 2 AG führt aus:

„Da die Ostsee nach den beiden Weltkriegen als Munitionsverklappungsgebiet genutzt wurde, wurde der Routenverlauf optimiert, um Blindgänger (UXO) nach Möglichkeit zu vermeiden. Dadurch wurden Auswirkungen auf den Bau und den Betrieb sowie auf wertvolles kulturelles Erbe verhindert. Die sich noch im Routenkorridor befindlichen Blindgänger wurden mit umfangreichen Entschärfungsmethoden geräumt.

Damit wurden potenziell negative Umwelteinwirkungen so gering wie möglich gehalten, wobei der Einsatz von dynamisch positionierten, ankerlosen Verlegeschiffen in vielen Fällen die Notwendigkeit der Räumung verringerte. Bereiche von kulturhistorisch bedeutendem Wert wurden zu Ausschlusszonen deklariert und so während der Bauarbeiten vor Beschädigung geschützt.“ (vgl. <https://www.nord-stream2.com/de/bauarbeiten/offshore/>)

Nunmehr soll die geänderte Verlegetechnik auf einmal keine Rolle spielen. Im UVP-Bericht heißt es vielmehr erstaunlicherweise:

„12 Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL)

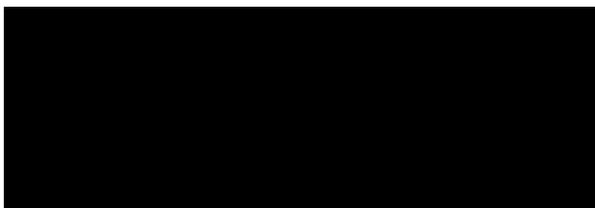
Hinsichtlich der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Meeresstrategie- Rahmenrichtlinie erfolgte die Betrachtung der Auswirkungen des Gesamtvorhabens unabhängig von konkreten Zeiträumen bzw. Jahren. Eine vorhabenbedingte Verschlechterung des Zustands der Meeresumwelt sowie eine Verzögerung oder Verhinderung der Zielerreichung kann unabhängig vom Zeitpunkt der Bautätigkeit ausgeschlossen werden (Genehmigung BSH AWZ, Ref. 1, S. 63f.). Die Änderung der Verlegeweise im Zeitraum zwischen Ende September und Ende Mai hat somit keinerlei Relevanz für die Bewertung der Verträglichkeit des Vorhabens mit der MSRL.“ (S. 50 UVP Bericht)

Der UVP-Bericht enthält keinerlei Vergleich der Auswirkungen der unterschiedlichen Verlegetechniken auf den Boden der Ostsee und auf die durch Ankerwerfen und Ankerlichten entstehenden Sedimentaufwirbelungen mit Freisetzungen beispielsweise von Schwermetallen oder Resten von Kampfmitteln.

Dieses Defizit ist schwerlich mit den Vorgaben der Meeresstrategie-Rahmen-Richtlinie 2008/56/EG vereinbar, denn danach muss bis 2020 ein „guter Zustand“ der Meeresumwelt erreicht sein, beabsichtigte Maßnahmen dürfen diesem Ziel nicht entgegenlaufen. Der UVP-Bericht ist mithin auch aus diesem Grund unvollständig bzw. unzutreffend, die Durchführung einer ordnungsgemäßen UVP ist auch deshalb nicht möglich.

Wir bitten Sie, die aufgeführten Einwendungen gründlich zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen



Constantin Zerger
Bereichsleiter Energie & Klimaschutz