



Bergamt Stralsund

z.Hd. Herrn R. Müller o.V.i.A.

Frankendamm 17
18439 Stralsund

Wismarsche Straße 146
19053 Schwerin
Landesgeschäftsstelle

Leonie Nikrandt (Landschaftsökolog.)
Naturschutzreferentin
038559389813
Leonie.Nikrandt@NABU-MV.de

Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für die Errichtung und den Betrieb der LNG-Anbindungsleitung „Ostsee-Anbindungs-Leitung“ (OAL) für den Seeabschnitt (zweiter Planfeststellungsabschnitt)

Schwerin, 03.03.2023

Hier: Stellungnahme des NABU M-V zur Erdgaspipeline der Firma Gas Link Lubmin

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit öffentlicher Bekanntmachung des Bergamtes Stralsunds vom 2. Februar 2023, auf dem Internetauftritt des Bergamtes, erfuhr der NABU M-V von der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Planfeststellungsverfahren für die Errichtung und den Betrieb der LNG-Anbindungsleitung „Ostsee-Anbindungs-Leitung“ (OAL) für den Seeabschnitt (zweiter Planfeststellungsabschnitt).

Der NABU M-V nimmt zu diesem Verfahren wie folgt kritisch Stellung:

Ausgangssituation: Schlechter Zustand der Ostsee

Der NABU engagiert sich seit vielen Jahren für einen verbesserten und konsequenten Schutz der Meeresumwelt und für eine nachhaltige Nutzung mariner Ressourcen. Gesunde Meere sind wichtige Verbündete gegen die Klima- und Biodiversitätskrise, denn aktuell sind zahlreiche Arten und Lebensräume in Nord- und Ostsee bedroht. Großprojekte, Fischerei, Rohstoffabbau, Schiffsverkehr und immer mehr Plastikmüll haben die Ozeane an ihre Belastungsgrenze und oft bereits darüber hinaus gebracht.

Das Vorhaben OAL bzw. die damit im direkten Zusammenhang stehenden Riser-tower mit FSRUs und Tanker, sollen im deutschen Zuständigkeitsbereich in besonders sensiblen Gebieten der sowieso schon stark belasteten Ostsee realisiert werden.

NABU Mecklenburg-Vorpommern

Wismarsche Straße 146
19053 Schwerin
Tel. +49 (0385)59 38 98 0
Fax +49 (0385)59 38 98 29
lgs@NABU-MV.de
www.NABU-MV.de

Geschäftskonto

GLS Bank Bochum
BLZ 430 609 67
Konto 2045 381 600
IBAN DE98 4306 0967 2045 3816 00
BIC GENODEM1GLS
USt-IdNr. DE 166961701

Spendenkonto

GLS Bank Bochum
BLZ 430 609 67
Konto 2045 381 601
IBAN DE71 4306 0967 2045 3816 01
BIC GENODEM1GLS

Der NABU ist ein staatlich anerkannter Naturschutzverband (nach § 63 BNatSchG) und Partner von Birdlife International. Spenden und Beiträge sind steuerlich absetzbar. Erbschaften und Vermächtnisse an den NABU sind steuerbefreit. Vereinsregister VR 13 AG Rostock

Es werden durch die Trasse und den Tower ein Landschaftsschutzgebiet (LSG „Greifswalder Bodden“), zwei Vogelschutzgebiete des internationalen Schutzgebietsnetzwerkes Natura 2000 (VSG „Westliche Pommersche Bucht“ DE 1649-401, „Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund“ DE 1747-402) sowie zwei Gebiete Gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB "Greifswalder Boddenrandschwelle und Teile der Pommerschen Bucht" DE 1749-302, „Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom" DE 1747-301) bebaut.

Das Medium Wasser lässt menschengemachte Grenzen verschwinden, Flora und Fauna sind von einer insgesamt ökologisch gesunden Ostsee abhängig. Diese allumfassende Sichtweise vermisst der NABU insgesamt in Deutschland, aber auch vor allem im hier zu betrachtenden Genehmigungsverfahren. Statt dringend notwendige Managementpläne aufzustellen und Schutzgebiete mit konkreten Maßnahmen zu sichern, wird hier eine Infrastruktur in internationalen Schutzgebieten errichtet und der Nutzungsdruck keinesfalls verringert. Solche Bauvorhaben schwächen das Netzwerk Natura 2000 insgesamt.

Das geplante Vorhaben Ostsee LNG potenziert die Umweltverschlechterung der Ostsee und lässt befürchten, dass das Ziel eines guten Zustands der Meeresumwelt u.a. nach Vorgaben der EU-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie weiter verzögert bzw. langfristig in Frage gestellt wird. Der NABU zweifelt generell an dem Willen der Antragstellerin, die äußerst kritische Situation der Ostsee zu erkennen und zu begreifen.

Durch die Kürze der Bearbeitungszeit (2-Wochenfrist nach LGG), wird der NABU im Folgenden Fokus auf die Unterlage „Erläuterungsbericht Seeabschnitt“ Stellung nehmen. Eine vertiefte Einsicht der Fachunterlagen (bspw. den über 400 Seiten starken Artenschutzfachbericht), war dem NABU in der Kürze der Zeit nicht möglich. **Wir betonen: die 2-Wochenfrist nach LGG ist eine Beschneidung des Beteiligungsrechts der Umweltverbände durch das LGG und eine Einschränkung einer notwendigen Zusammenführung von Fachwissen.**

Falls keine andere Quellenangabe erfolgt, beziehen sind die nachfolgenden Zitate und Verweise auf den Erläuterungsbericht. Neben den durch den NABU aufgeführten zentralen naturschutzfachlichen Bedenken sind durch die Ortswahl grundsätzlich auch vor allem touristische Belange abzuwägen.

Fehlerhafte Begründung über das LGG

Auf S. 16 des Erläuterungsberichts wird die rechtliche Grundlage für das Vorhaben aufgeführt „Nach den Vorgaben des LNG-Beschleunigungsgesetzes soll das OAL-Vorhaben in Lubmin errichtet werden (§ 2 Abs. 1 LGG i.V.m. Nr. 6.1, 6.2 der Anlage).“

Wir weisen strikt darauf hin, dass das LGG keine LNG-Infrastruktur vor Sellin aufführt. Ein Verfahren nach dieser Gesetzgebung ist nicht möglich und muss daher zurückgewiesen werden. Die dadurch im Raum stehende mögliche Option eines Genehmigungsverfahrens mit gleichzeitiger Anpassung des LGG und EnWG im Verfahren ist höchst bedenklich und wird vom NABU abgelehnt.

Zudem weisen wir darauf hin, dass neben diesem Hindernis, auch weitere natur-
schutzfachlich unüberwindbare Hindernisse entgegen stehen, wie nachfolgend
im Zusammenhang mit der Risertower-Planung dargestellt wird.

Fehlender Bedarf eines überdimensionierten Projektes

Das gesamte Vorhaben gründet auf der Annahme, dass es eine akute Gasman-
gellage gibt bzw. geben wird. Diese weist der NABU begründetermaßen zurück.
**Die Bezugnahme auf die Alarmstufe nach Notfallplan Gas vom 23. Juni 2022
(vgl. S. 12) überzeugt keinesfalls. Das Vorhaben stellt auch keine Diversifizie-
rung dar, wie versucht wird, der Leserschaft weiszumachen (vgl. S. 13), son-
dern die unnötige Zementierung der Nutzung fossiler Energieträger, die fälsch-
licherweise als Brückentechnologie.**

Zudem kritisiert der NABU folgende Aussage scharf:

*„Auch losgelöst von der gesetzlichen Bedarfsfeststellung ist die energiewirt-
schaftliche Notwendigkeit des Vorhabens gegeben. Die Energieversorgung ist
eine Leistung, deren der Bürger zur Sicherung einer menschenwürdigen Existenz
unumgänglich bedarf und die für die räumliche Entwicklung und das wirtschaftli-
che Wachstum eines Landes und seiner Teilräume von wesentlicher Bedeutung
ist. Aus den genannten Gründen ist die Energieversorgung der Bundesrepublik
Deutschland mit Gas derzeit nicht mehr ausreichend gesichert. Aufgrund der be-
grenzten räumlichen Kapazitäten im Hafen von Lubmin soll die schwimmende,
stationäre Regasifizierungsanlage an einem Standort im Küstenmeer vor
Binz/Sellin errichtet und betrieben werden, von wo aus das regasifizierte Erdgas
über die Anbindungsleitung nach Lubmin transportiert und dort in das deutsche
Ferngasleitungsnetz eingebunden wird.“ (S. 13, Hervorhebung durch die Autorin)
und „Überdies dient das Vorhaben auch mit Blick auf das Gesamtprojekt und
dem zugehörigen Terminal nicht der Schaffung neuer fossiler Infrastrukturen, es
wird lediglich das bisher aus Russland importierte Gas substituiert.“ (S. 21, Her-
vorhebungen durch die Autorin).*

Mittlerweile zeigen schon mehrere Studien auf, dass durch die bestehenden und
geplanten Vorhaben zur Anlandung von LNG deutlich mehr Gas-Kapazitäten ge-
schaffen werden, als benötigt werden. Dies gilt sowohl für Deutschland als auch
für Europa insgesamt und stellt sowohl eine sinnlose Verschwendung finanzieller
als auch materieller, flächenhafter und personeller Ressourcen dar. Die geplan-
ten (und höchstwahrscheinlich sogar die bestehenden LNG-Terminals) sind also
nicht oder nicht vollständig notwendig.

Studien zeigen zudem auf, dass es in den nächsten Monaten/Jahren zu einer
LNG-Knappheit auf dem Weltmarkt kommen könnte. LNG ist ein Flaschenhals
bei der Versorgung Deutschlands und Europas mit Gas. Auch hier tragen die ge-
planten LNG-Terminals weder zu mehr Verfügbarkeit noch zu einem geringeren
Weltmarktpreis bei.

**Der NABU hält fest: Das Projekt ist überdimensioniert und aus Versorgungs-
sicht nicht notwendig (vgl. dazu bspw. <https://newclimate.org/resources/publications/plane-fur-deutsche-flussigerd-gas-terminals-sind-massiv-uberdimensioniert>).** Das Einsparpotenzial bei der Gas-Reduktion ist größer als die geplanten

Importe (s. bspw. <https://www.e3g.org/publications/bezahlbare-warme-ohne-flussigerdgas/>). Deutschland kann (und tat dies auch im Jahr 2022) bereits jetzt ohne Probleme LNG über FR/NL/BE importieren (dazu weiter: <https://www.energiezukunft.eu/politik/fluessigerdgas-aus-russland/>).

Wir verweisen dafür auch insbesondere auf folgende Quellen und Studien:

Quellen Überkapazitäten: https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Energie/LNG/BMWK_ewi_LNG_analyse.pdf

<https://newclimate.org/resources/publications/plane-fur-deutsche-flussigerd-gas-terminals-sind-massiv-uberdimensioniert>

Quelle Weltmarkt:

<https://ieefa.org/resources/global-lng-outlook-2023-27>

Quelle beides:

<https://zerocarbon-analytics.org/archives/energy/energy-markets-one-year-after-the-ukraine-invasion>

Standort – Mangelhafte Alternativenprüfung

Der NABU kritisiert die mangelhafte Alternativenprüfung zur Findung eines besser geeigneten Standortes für das LNG-Vorhaben. **Schon die Ausgangslage (Liegung eines Suchradius um Lubmin), ist durch die fälschliche Anwendung des LGG fehlerhaft.**

Das Vorhaben "Ostsee LNG" hat "eine maximale technische Transportkapazität bis 38 Mrd. m³ Erdgas pro Jahr (Bezugstemperatur 15,5 °C, Bezugsdruck 1 atm)" (S. 77). Wie bereits zuvor angemerkt, wird das Vorhaben als überdimensioniert und aus Versorgungssicht nicht notwendig angesehen. Demnach ist es unverständlich, dass die Antragstellerin sowohl die Umsetzung des Vorhabens an sich und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt in Kauf nimmt, als auch das Fehlen von Alternativstandorten damit begründet, dass kein Kapazitätsverlust in Kauf genommen werden kann („Ein gewichtiger Aspekt ist zudem die bei zunehmender Länge der Leitungstrasse abnehmende Transportkapazität. So würde bei 60 km statt 40 km Länge bei gleichem Eingangsdruck und gleichem Ausgangsdruck die Kapazität um gut 20% fallen", S. 31). Durch die Standortwahl in und durch Natura 2000-Schutzgebiete entstehen in der Natur erhebliche Störungen und Beeinträchtigungen. Das Festhalten an dem Standort in Bezug auf eine Verringerung der Kapazität auf "gut" 20% wird damit gerechtfertigt, dass dies "umso bedeutender vor dem Hintergrund der energiewirtschaftlichen Notwendigkeit und dem Bedarf zur Gewährleistung der Versorgung der Allgemeinheit mit Gas [ist]" (S. 31). **Dieser Schlussfolgerung kann der NABU nicht folgen, ad sie auf falschen Grundannahmen beruht.**

Zudem kritisiert der NABU, dass dem Küstenschutz eine "überragende Bedeutung für das Gemeinwohl" zugesprochen wird und dem Naturschutz dieses

Recht trotz der aktuellen Biodiversitätskrise und der gesetzlichen Verankerung der Natura 2000-Schutzgebietskulisse im Bundesnaturschutzgesetz (siehe Bundesnaturschutzgesetz, https://www.gesetze-im-inter-net.de/bnatschg_2009/BJNR254210009.html#BJNR254210009BJNG000600000, § 31 ff.) nicht gewährt wird. Der NABU stellt die industrielle Nutzung in N-2000 in Frage und fordert, dass zu bestehenden Nutzungen keine hinzukommen.

Zur Begründung der Auswahl des Standortes wird durch die Antragstellerin auch der Sicherheitsaspekt aufgeführt, weshalb eine Überschneidung der 2-sm-Sicherheitszone mit Schifffahrtswegen (Vorranggebieten Schifffahrt), Reeden, Häfen sowie weiteren Ankerplätzen nicht möglich sei, **allerdings werden sicherheitsrelevante Aspekte des Naturschutzes nicht betrachtet**. Neben dem kontinuierlichen, betrieblichen Arbeiten an den Risertowern und Tankern, die sich unmittelbar auf ihre Umwelt auswirken, kommen noch potenzielle Havarien, Leckagen und weitere Verschmutzungen hinzu. Allein die Tatsache, dass das Vorhaben weit weg von der Gesellschaft installiert werden muss, belegt das hohe Gefahrenpotenzial. **Ein ausführliches Havariegutachten fehlte bei den öffentlichen Unterlagen und stellt einen Mangel dar.**

Erhebliche Beeinträchtigung von Naturschutzgebieten

Die Risertower sollen in dem Natura 2000 Vogelschutzgebiet „Westliche Pommersche Bucht“ DE 1649-401 errichtet werden, und auch die Pipeline soll durch das Gebiet führen, sowie durch das Vogelschutzgebiet „Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund“ DE 1747-402). Außerdem soll die Pipeline durch die zwei Natura 2000 FFH-Gebiete "Greifswalder Boddenrandschwelle und Teile der Pommerschen Bucht" DE 1749-302 sowie „Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom" DE 1747-301 führen.

Deutschland hat es bisher versäumt, nicht nur die genannten, sondern auch weitere Natura 2000-Gebiete effizient zu schützen. Noch immer gibt es die geforderten Managementpläne für die Vogelschutzgebiete in Mecklenburg-Vorpommern nicht. Diese sind aber von großer Bedeutung, um Maßnahmen zur Sicherung der Schutzgebiete und zur Verbesserung ihres Zustandes verbindlich festzulegen und umzusetzen. Darüber hinaus hat die Europäische Kommission am 18. Februar 2021 Klage gegen Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) wegen der Verletzung von EU-Umweltrecht eingereicht. *“Die spätestens seit 2010 umzusetzenden Maßnahmen im Rahmen der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen hat Deutschland noch immer nicht erfüllt.”* (siehe Pressemitteilung Europäische Kommission, Februar 2018). Für die genannten Schutzgebiete wurden damals zahlreiche Arten und Lebensräume ausgewählt, die teilweise stark gefährdet oder sogar vom Aussterben bedroht sind. Die Schutzgebiete sollen laut EU das langfristige Überleben von Europas wertvollsten und gefährdetsten Arten und Lebensräume sicherstellen (siehe Europäische Kommission, Natura 2000). Statt diese Verpflichtung einzuhalten und dem Verlust der Schutzgüter entgegenzuwirken, wird nun ein weiteres Vorhaben direkt durch die zu schützenden Gebiete geplant und der Naturschutz somit missachtet.

Es heißt im Erläuterungsbericht See: *„Jenseits der 12 sm-Grenze liegt das NSG*

“Pommersche Bucht - Rönnebank”. Aufgrund der international sehr bedeutsamen Seevogeldichten am Adlergrund und auf der Oderbank (Flachgründe) sind erhebliche Beeinträchtigungen durch den Betrieb einer oder mehrerer FSRU(s) dort nicht auszuschließen“ (S.33). Deshalb scheidet laut Antragsteller in der Abwägung eine Verschiebung in die AWZ aus. **Der NABU lehnt das Vorhaben strkt ab, auch eine Verschiebung in eine andere Gebietskulisse verbessert die Sachlage nicht. Wir bezweifeln darüber hinaus, dass sich der Betrieb einer oder mehrerer FSRU(s) nur auf die Seevogeldichte am Adlergrund und auf der Oderbank (Flachgründe) auswirken würde, nicht aber der Towerbau im Küstenmeer auf die Seevogeldichten im Küstenmeer.** Fast alle der in der Schutzgebietsverordnung gelisteten Vogelarten des VGS "Westliche Pommersche Bucht" werden auch für die Gebiete Adlergrund und Oderbank gelistet (zu nennende Arten: Tordalke, Eisenten, Prachtaucher, Sterntaucher und Zwergmöwen). Für die in ihrem Bestand zurückgehenden Eisenten (*Clangula hyemalis*) (vgl. BfN Pressemitteilung "Eisenten zunehmend in Bedrängnis) kann eine ähnliche Verbreitung für den Monitoring-Zeitraum Frühjahr 2018 sowohl in den Gebieten Adlergrund und Oderbank des "NSG Pommersche Bucht - Rönnebank" als auch in dem VGS "Westliche Pommersche Bucht", vor allem in dem Bereich des geplanten LNG-Vorhabens, festgestellt werden, siehe Abb. 1 (vgl. BfN Seevogelmonitoringdaten).

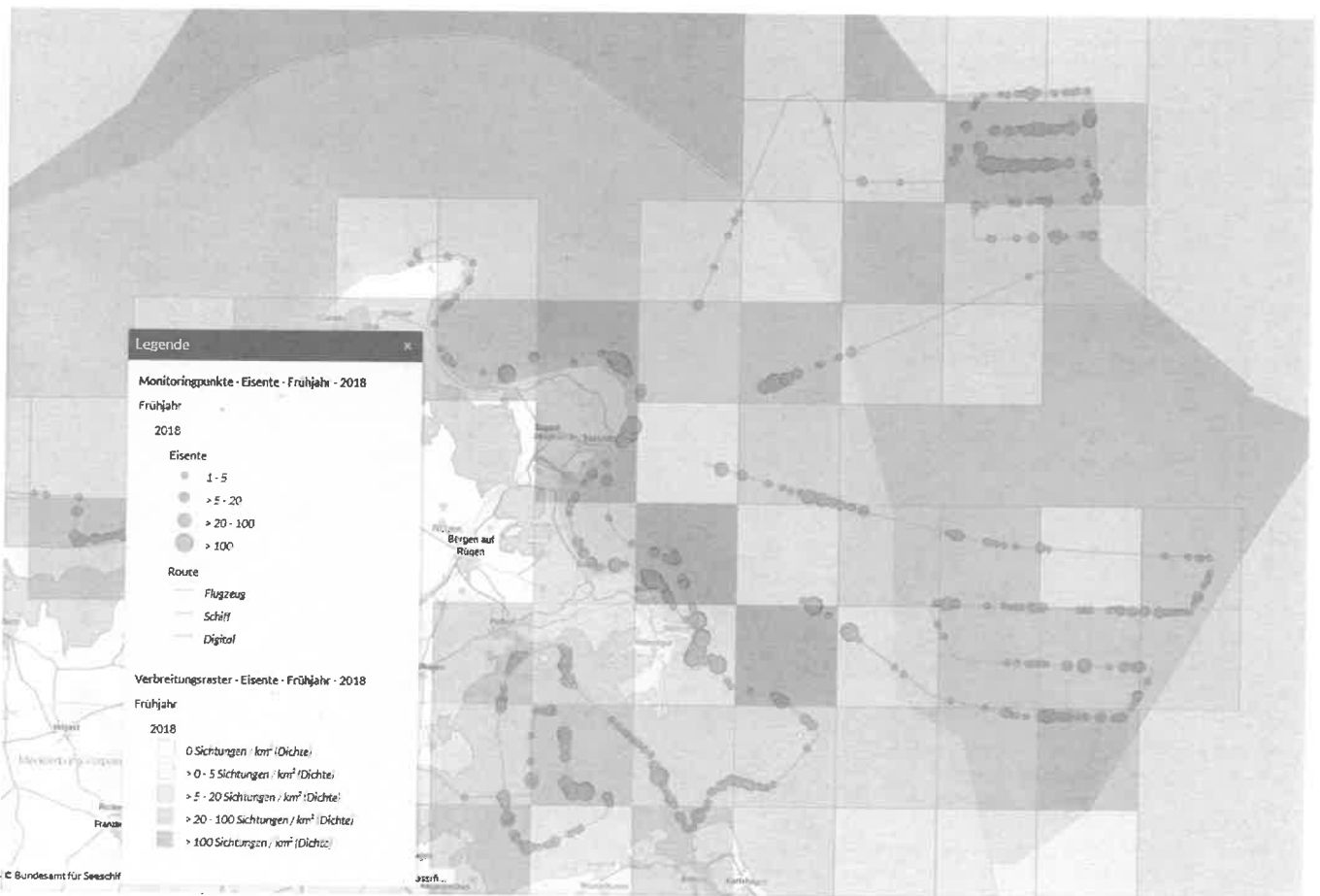


Abb. 1: Monitoringpunkte und Verbreitungsraster von Eisenten (*Clangula hyemalis*) im Frühjahr 2018 (vgl. BfN Seevogelmonitoringdaten).

Bereits zu diesem Zeitpunkt werden die Schutzgebiete stark belastet eingeschätzt. Von den zu schützenden Arten in den betroffenen Natura 2000-Gebieten sind diverse Arten gefährdet, stark gefährdet oder sogar vom Aussterben bedroht (wie bspw. im VGS "Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund" der Seggenrohrsänger, die Trauerseeschwalbe, Bekassine und viele mehr, siehe Rote Liste). **Es ist das Gebot der Stunde dem Artenverlust entgegenzusteuern, nicht eine Beschleunigung des Artensterbens zu forcieren.** Die Kohärenz des Gebietsnetzwerkes ist zu wahren, es gilt das Verschlechterungsverbot. Bei der starken Belastung der Ökosysteme wird jeder Eingriff als Verschlechterung gewertet und ist damit nicht genehmigungsfähig.

Quelle Pressemitteilung Europäische Kommission, Februar 2018: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_412

Quelle BfN Pressemitteilung "Eisenten zunehmend in Bedrängnis": <https://www.bfn.de/pressemitteilungen/eisenten-zunehmend-bedraengnis>

Quelle BfN Seevogelmonitoringdaten: <https://geodienste.bfn.de/seevogelmonitoring?lang=de>

Quelle Rote Liste: Rote Liste, DLR Projektträger im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz, <https://www.rote-liste-zentrum.de/index.html>

Diskrepanzen bei der Betrachtung von Schifffahrtsbewegungen

Bei der Auflistung der Schifffahrtsbewegungen wurden keine Angaben zur Schifffahrt der Fischerei und des maritimen Tourismus gemacht. Es wird lediglich erwähnt, dass der touristische Verkehr dazukommt ("*Hinzu kommt in der Prorer Wiek im Sommerhalbjahr der touristische Verkehr (Weiße Flotte, Sportboote*", S. 42). Hier gilt es dringend nachzuweisen, in wieweit sich das gesamt anfallende Schifffahrtsaufkommen, inklusive das der Fischerei sowie der touristische Verkehr auf das Gebiet auswirkt. Dies ist besonders vor dem Hintergrund wichtig, dass jegliche negative Auswirkungen auf vorkommende Seevögel im Schutzgebiet durch eine Erhöhung des Schiffsverkehrs zu vermeiden sind. Dazu wird aufgeführt, dass die Anzahl potenziell vergrämter Individuen stets \ll 1% des Rastbestandes sei (S. 46). Es ist unklar wie es zu dieser Annahme kam, dass stets \ll 1% der rastenden Vögel potentiell vergrämt werden. In der Studie von Fliessbach et al. 2019 betrug der Anteil potenziell vergrämter Individuen über 20% bei 17 der insgesamt 26 beobachteten Arten. Bei 14 Arten wiesen über 41% der Individuen Fluchtverhalten auf. Als gering ist dies auf Grundlage der Daten auf keinen Fall einzustufen. Ein Anteil von über 20% vergrämter Individuen bei 17 der insgesamt 26 Arten verdeutlicht den großen Störungseffekt von Schiffsverkehr auf Seevögel. Auswirkungen des Fluchtverhaltens sind für die betroffenen Vögel kräftezehrend, kann sich auf die Produktivität auswirken und sollte deswegen unbedingt vermieden werden. **Der NABU macht darauf aufmerksam, dass in der Untersuchung der Auswirkungen der Schifffahrt unbedingt alle Schifffahrtsbewegungen, einschließlich der Fischerei, des Tourismus, der zusätzlich benötigten Schiffe für den Bau der Pipeline, einbezogen werden müssen. Die**

schon aufgeführten Schifffahrtsbewegungen (bspw. knapp 5.000 vorhabenbedingte Schiffsbewegungen, S. 148) sind für den NABU inakzeptabel, weil sie auf fehlerhaften Annahmen beruhen.

Quelle: Fliessbach et al. 2019: FLIESSBACH, K.L., K. BORKENHAGEN, N. GUSE, N. MARKONES, P. SCHWEMMER UND S. GARTHE, 2019: A Ship Traffic Disturbance Vulnerability Index for Northwest European Seabirds as a Tool for Marine Spatial Planning [online]. Verfügbar unter: <https://doi.org/10.3389/fmars.2019.00192>

Störung und Schädigung der Art Schweinswal

In dem Erläuterungsbericht heißt es: *“Die küstennahe Flachwasserzone Ostrügens zählt zudem ebenso wie der Süden der Pommerschen Bucht nicht zum regelmäßig aufgesuchten Lebensraum von Schweinswalen (Sichtungskarte – deutsches-meeresmuseum.de)”* (S. 52). Die Sichtungskarte des Deutschen Meeresmuseums gibt einen ersten Einblick in Sichtungen von Schweinswalen und anderen Meeressäugtieren, allerdings braucht es eine wissenschaftliche Grundlage, um ein (regelmäßiges) Aufkommen von Schweinswalen auszuschließen. An dieser Stelle muss sich auf wissenschaftliche Erhebungen bezogen werden, die wie von der Antragstellerin angemerkt (S. 50) existieren und sehr wohl ein Vorkommen von Schweinswalen im Gebiet des geplanten Vorhabens sowie auch in unmittelbarer Umgebung aufzeigen (siehe BfN Akustisches Schweinswalmonitoring). Um einschätzen zu können, ob es sich hier um einen regelmäßigen Lebensraum handelt, bedarf es weiterer Untersuchungen. Um letztendlich Störungen und Schädigungen dieser streng geschützten Art vorzubeugen, bedarf es letztendlich artbezogener Schutzmaßnahmen während der Umsetzung des Vorhabens.

Auch gilt es, das Vorsorgeprinzip anzuwenden, um Störungen der sensiblen Art zu vermeiden. So heißt es, dass es für die FSRU(s), die zur Regasifizierung eingesetzt werden sollen, bislang keine schalltechnischen Messdaten für Hydroschallemissionen gibt. Deshalb wird hier konservativ zunächst angenommen, dass die Emissionspegel denen großer Cargoschiffe oder Tanker bei langsamer Fahrt entsprechen (s. Abb. 18). Eine spezifische Schallprognose wird erst im Genehmigungsverfahren für die Risertower/FSRU(s) vorgelegt werden. Die Annahme, dass ein Individuum nur einmal im Jahr vorbeikommt und zwischen den Tovern schwimmt, (S. 52) erscheint mehr als konstruiert. Welche Auswirkungen die Munitionsräumung hat/hatte ist nicht nachvollziehbar und wird dem hier zu betrachtenden Genehmigungsprozess unzulässigerweise ausgelagert.

Diese Vorgehensweise ist in Hinblick auf eine streng geschützte Art fehlerhaft. Genaue Werte der Emissionspegel sowie eine Darlegung der Auswirkungen auf Schweinswal ist der Vorhabensumsetzung voranzustellen. Da auch das FSRU im Hafen von Lubmin eine stärkere Lärmverschmutzung als zuvor angenommen verursacht hat, ist davon auszugehen, dass es auch bei den neu zu errichtenden FSRUs Abweichungen geben wird.

Die Auslassung einer Prüfung der Auswirkungen auf Kegelrobben und See-hunde ist inakzeptabel. Es wird argumentiert, dass die *“Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG [...] sich auf „streng geschützte“ Arten (Anhang IV der*

FFH-RL) [beziehen]" und die Prüfung sich deswegen nur auf den Schweinswal bezieht (und nicht auf die zwei nach Anhang II der FFH-RL geschützten Robbenarten). Da die Pipeline durch die FFH-Gebiete "Greifswalder Boddenrandschwelle und Teile der Pommerschen Bucht" und "Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom" führen soll, die beide nach Anhang II der FFH-RL geschützt werden sollen, ist es dringend notwendig, eine ausführliche natur-schutzfachliche Prüfung der Auswirkung des Bauvorhabens auf diese geschützten Arten durchzuführen. **Seehunde und Kegelrobben sind durch die Bundes- und Landesnaturschutzgesetze, die FFH-Richtlinie, die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie und die Helsinki-Konvention streng geschützt. Der NABU fordert deswegen, dass dieser Schritt nachgeholt und jegliche Gefahren für die zu schützenden Arten ausgeräumt werden.**

Quelle Sichtungskarte Deutsches Meeresmuseum: <https://www.deutsches-meeresmuseum.de/wissenschaft/sichtungen/sichtungskarte>

Quelle BfN Akustisches Schweinswalmonitoring: <https://geodienste.bfn.de/c-pod?lang=de>

Gefährdung von Rastvögeln

Unsere Auffassung zur Gefährdung von Rast- und Nahrungsgästen wird durch das Beispiel Bergente (*Aythya marila*) untermauert. Diese kommt nachgewiesenermaßen im Greifswalder Bodden vor. Nach dem Managementplan für das FFH-Gebiet DE 1747-301 "Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom" (StALU VP/STAATLICHES AMT FÜR LANDWIRTSCHAFT UND UMWELT VORPOMMERN 2011: Managementplan für das FFH-Gebiet DE 1747-301 Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom. Erlass des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz MV vom 15.12.2011) **ist die Störungsarmut für Bergenten aller Einschätzung nach ein ausschlaggebender Faktor für die Gebietswahl** (vgl. Tabelle 23: Habitats der Arten des Anhangs II der FFH-RL sowie der relevanten Vogelarten nach Art. 4 der VS-RL, S. 71). MENDEL et al. (2008) merken an, dass auch in **weniger befahrenen Gebieten Schiffsverkehr zu einer Verkleinerung oder Zerschneidung des Lebensraumes für Bergenten führen kann** (MENDEL, B., SONNTAG, N., WAHL, J., SCHWEMMER, P., DRIES, H., GUSE, N., MÜLLER, S. und GARTHE, S. 2008: Artensteckbriefe von See- und Wasservögeln der deutschen Nord- und Ostsee. Verbreitung, Ökologie und Empfindlichkeiten gegenüber Eingriffen in ihren marinen Lebensraum. Naturschutz und biologische Vielfalt, Landwirtschaftsverlag. Heft 59: 437 S.).

Die Antragstellerin führt zum Schutz rastender Vögel folgende Bauzeitenbeschränkung auf:

- „01.05. bis 31.12.: Bagger, Rohrverlegung und Rückverfüllung im seeseitigen Trassenabschnitt zwischen Anlandung und dem Risertower werden auf diesen Zeitraum begrenzt (Heringslaichzeit und Rastgeschehen Meeresenten).
- 01.05. bis 31.12.: Stationäre Bauarbeiten an dem Risertower und allenfalls an Arbeiten für die Erweiterung (d. h. einer oder mehrere zusätzliche Risertowers) inklusive Verbindung zwischen den Pipelines

und dem ersten Risertower sowie allenfalls weiteren Risertowers werden auf diesen Zeitraum begrenzt (Rastgeschehen).“ S. 89

Das Schutzgebiet wird schon ab Oktober von Bergenten genutzt und durch die Störwirkungen des Bauvorhabens zumindest zeitweise entwertet. Das sind mindestens drei volle Monate und der Greifswalder Bodden ist nach HELBIG et al. 2001 (in MENDEL et al. 2008) der wichtigste Rastplatz im deutschen Ostseeraum.

Dieser lange Störungszeitraum widerspricht dem Verschlechterungsverbot, die Vermeidungsmaßnahme der Bauzeitenbeschränkung ist nicht ausreichend. Dies gilt auch insbesondere für die Art Eisente.

Wir merken zudem an, dass die Bauzeitenbeschränkung sogar unter den Vorgaben des aus Sicht des NABU kritischen NSP2-Verfahrens bleiben. Dort galt die Bauzeitenbeschränkung vom 15.05 an.

Für den NABU verdeutlicht das Beispiel „Bergente“ (und weitere aufgeführte Vogelarten) den leichtfertigen Umgang der Antragstellerin mit der Bedeutung von Natura 2000-Gebieten. Natura 2000-Gebiete sind Schutzgebiete für Arten und Lebensräume, die in der stark belasteten Ostsee von größter Bedeutung sind. **Der NABU kann aktuell keine rechtskonforme Berücksichtigung der Schutz- und Erhaltungsziele nach EU-Vogelschutzrichtlinie erkennen.**

Querung Gesetzlich Geschützter Biotope

Das Vorhaben befindet sich durchgehend in einer Natura 2000-Gebietskulisse in der geschützte Lebensraumtypen (LRT) vorkommen, welche auch gesetzlich geschützte Biotope sind und mehrfach gequert werden sollen. So u.a. der LRT 1110 Sandbank, der LRT 1160 Flache Meeresbuchten und der LRT 1170 Riffe bzw. die nach § 30 BNatSchG geschützten Biotope „Boddengewässer mit Verlandungsbereichen“, „Riffe“ und „Sublitorale Sandbänke“ mit einer direkten Betroffenheit durch den Grabenbau von 208.577 m², 102.489 m² und 27.681 m².

In der Unterlage „Biotopschutzrechtliche Prüfung“ (IFAÖ 2023) wird angeführt, dass Ausbeißender Geschiebemergel, der nicht von epibenthischen Makrophyten oder Wirbellosen besiedelt wird, nicht restauriert werden könne (S. 46). Er wird daher durch Block- und Steingründe ersetzt. Dieser gehört jedoch zur charakteristischen Biotopausstattung an dem Ort. Dass Geschiebemergel nicht von epibenthischen Makrophyten oder Wirbellosen besiedelt wird, ist irrelevant. **Es bleibt für die Bewertung die Tatsache, dass der natürliche Ausgangszustand nicht wiederhergestellt werden kann.** Der Geschiebemergel wird im Steckbrief des LRT Riffe als eine charakteristische Ausprägung beschrieben. Es ist von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen. Damit kann die Wiederherstellung von Riffen, bei denen Geschiebemergel anteilig vorhanden ist, nicht geleistet werden. Sande und Blocksteine spiegeln keinen adäquaten Ersatz wider. Damit sind die durch den Bau der Pipeline verursachten künstliche Riffe und auch kleinräumigen Steinschüttungen eine erheblich Merkmalsveränderung des Meeresbodens.

Des Weiteren wird in der Biotopschutzrechtlichen Prüfung (IfAÖ 2023) nur dargestellt, dass auf Bestandsdaten des NSP2-Verfahrens oder weiteren Bestandsdaten zurückgegriffen wird, eigene umfassende Erhebungen sind nicht erfolgt. Zu der starken Nutzung von Daten aus dem NSP und dem NSP2-Verfahren hat der NABU schon zu den damaligen Beteiligungsverfahren vorgetragen: **Die frei zugänglichen Monitoringberichte stellen Ergebnisse in nur stark aggregierter Form dar.** Diese sind dazu geeignet, sich an ein breites Publikum in allgemeinverständlicher Weise zu wenden. Sie erlauben jedoch keine fachliche Begutachtung der Methodik und der Interpretation der Daten. Damit sind die dem NABU zur Verfügung stehenden aggregierten Monitoringberichte von NSP nicht geeignet, um die Effekte eines Pipelinebaus schlüssig nachvollziehen zu können.

Es ist zu bemängeln, dass bei der Zustandsbewertung der Status quo betrachtet wird, aber Vergleiche mit natürlichen Sollzuständen ignoriert werden. Dieser Vorgehensweise kann nicht gefolgt werden, weil sie den bisherigen anthropogenen Einfluss auf den Zustand des Ökosystems vernachlässigt. Es ist hervorzuheben, dass die Zustandsbewertung in der Regel einen schon massiv degradierten Zustand der Schutzgüter projiziert und diese nur noch rudimentär ihre natürlichen Strukturen und Funktionen aufweisen. Diese Bewertung hätte unmittelbar zu der Schlussfolgerung führen müssen, dass das geplante Vorhaben aufgrund des schlechten Zustandes des bewerteten Ökosystems bzw. LRT nicht umsetzbar ist.

Als Beispiel des schlechten Zustandes kann u.a. der aktuell gering ausgeprägte Makrophytenbestand dienen, welcher charakteristischer Bestandteil vom Biotoptyp „Seegraswiesen und sonstige marine Makrophytenbestände“ (§30 BNatSchG) ist.

Untersuchungen beweisen, dass die flickenhafte Verbreitung im Greifswalder Bodden eine Folge erhöhter anorganischer Stoffeinbringungen in den 1950er bis 1980er Jahren ist. Diese hatten letztendlich eine verminderte Lichtdurchlässigkeit zur Folge, die sich in einem drastischen Rückgang der Makrophytendichte von 90% auf 15% widerspiegelte. Zudem verschob sich die Tiefenausbreitungsgrenze von 14m auf 6m. Beides passierte innerhalb einer Zeitspanne von nur 30 Jahren (MUNKES, B. 2005: Eutrophication, phase shift, the delay and the potential return in the Greifswalder Bodden, Baltic Sea. Aquatic Science Vol. 67: 372-3).

Allein aus dem Verschlechterungsverbot lässt sich ableiten, dass in dem Schutzgebiet kein weiterer Eingriff genehmigungsfähig ist. Jede andere Entscheidung der Genehmigungsbehörden ist als Verstoß gegen die FFH-Richtlinie zu werten.

Folgender Schlussfolgerung in der Biotopprüfung kann für keine der geprüften Biotope gefolgt werden: „Die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme M3 erfüllt somit zugleich die Voraussetzungen einer Ausgleichsmaßnahme, sodass damit auch die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG gegeben sind, deren Erteilung vorsorglich beantragt wird.“ (S. 43). Die Maßnahme M3 umfasst die Wiederherstellung des Seebodens im Grabenbereich und der marinen Zwischenlager. **Der NABU fordert dazu auf, alle beantragten Ausnahmeanträge abzulehnen.**

Offene Fragen zu Umlagerungsflächen

Um das Vorhaben umsetzen zu können sollen zwei Klappstellen genutzt werden (KS 547 und KS 547 E). Diese befinden sich beide im Vogelschutzgebiet Westliche Pommersche Bucht und sind relevante Nahrungshabitate für bspw. Eisenten. In der Unterlage „Ostsee LNG“ – FFH-VU EU-Vogelschutzgebiet „Westliche Pommersche Bucht“ (DE 1649-401) vom IfAÖ 2023 wird ausgeführt *„Durch die Sedimentverbringung auf die Umlagerungsflächen KS 547 und 547 E sind ca. 22 ha bzw. 32 ha Fläche betroffen. Für die Dauer von zwei Wintern verlieren Eisenten in diesen Bereichen ihr Nahrungshabitat, bis sich die Muschelvorkommen regeneriert, d. h. wieder eingestellt haben. (...) Bei der Bewertung der möglichen Auswirkung auf die Meeresenten-Nahrungsgrundlage ist zudem zu berücksichtigen, dass die betroffene, potentiell zur Nahrungssuche geeignete Fläche im Vergleich zum gesamten Nahrungsangebot im EU-Vogelschutzgebiet „Westliche Pommersche Bucht“ sehr klein ist.“* (S. 66). **Hier erfolgt jedoch mangelhafterweise keine Quantifizierung der betroffenen Nahrungsfläche, der NABU bezweifelt zudem stark, dass sich nach zwei Jahren der Status quo wieder hergestellt hat. Der Verlust der Nahrungsflächen ist inakzeptabel.**

Nach Angaben aus der Biotopschutzrechtlichen Prüfung (S. 17, IfAÖ 2023) wird auf der zweiten Umlagerungsfläche Grabenaushub mit Beimengungen von holozänem Torf verbracht. Dem NABU ist unklar, ob durch die Umlagerung möglicherweise ein klimaschädlicher Zersetzungsprozess aktiviert oder beschleunigt werden könnte und ob diese Fragestellung im ausreichenden Maße abgeprüft wurde. Wir fordern zur Erörterung auf.

Schwache Kompensationsdarstellung

Mit Verweis auf das angeblich anzuwendende LNGG sollen die ermittelten 403,521 ha Kompensationsbedarf erst in Zukunft festgesetzt werden. Dazu heißt es *„Das Ergebnis der Eingriffsbilanzierung ist vorläufig und wird im Zuge einer Nachbilanzierung angepasst. Gemäß § 6 des LNG-Beschleunigungsgesetzes kann die Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 Absatz 2 des Bundesnaturschutzgesetzes bis zu zwei Jahre nach Erteilung der Zulassungsentcheidung erfolgen, hierfür hat der Verursacher die erforderlichen Angaben nach § 17 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 des Bundesnaturschutzgesetzes nachträglich zu machen. Die Vorhabenträgerin wird eine geeignete Kompensationsmaßnahme fristgerecht vorgelegen.“* (LBP S. 137 IfAÖ 2023).

Dieser vorgeschlagene, mangelhafte Weg der Kompensationserfüllung ist aus Sicht des NABU völlig unverständlich und inakzeptabel. Der NABU erwartet, falls dieser Eingriff genehmigt werden sollte, eine Realkompensation ortsnah im marinen Bereich der Küste, auch wenn dies einen erhöhten Aufwand für die Träger des Vorhabens bedeutet.

Das Fehlen einer ordentlichen Kompensation ist als umso absurder zu bewerten, dass das Vorhaben nicht einmal im LNGG aufgeführt ist und dieses Gesetz auf das geplante Vorhaben nicht angewendet werden kann.

Unzureichende Bauzeiteneinschränkungen für die Art Hering

Für den wichtigsten Heringsbestand in der westlichen Ostsee ist der Greifswalder Bodden neben dem Strelasund ein herausragendes Laichgebiet, die Rinne eine wichtige Leitstruktur. **Leider wurde in den letzten Jahren ein massiver Rückgang der Larvenzahlen beobachtet, der Bestand ist entsprechend unter Druck. Insbesondere in der sensiblen Entwicklungsphase vom Ei bis zum Larvenstadium (Februar-Juni) haben Trübung und Sedimentation Einfluss auf die Mortalität des Laichs** und haben Schadstoffe (Schwermetalle schon in geringen Dosen) Effekte auf deren Entwicklung (siehe dazu auch Hammer C., Zimmermann C., von Dorrien C., Stepputtis D., Oeberst R. (2009) Begutachtung der Relevanz der Auswirkung des Kühlwassers des geplanten Steinkohlekraftwerks in Lubmin auf die fischereilich genutzten marinen Fischbestände der westlichen Ostsee (Hering, Dorsch, Flunder, Scholle, Hornhecht). Endbericht für das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz Mecklenburg-Vorpommern, vertreten durch das Staatliche Amt für Umwelt- und Naturschutz Stralsund (StAUN Stralsund). Johann-Heinrich von Thünen-Institut, Bundesforschungsinstitut für Ländliche Räume, Wald und Fischerei/Institut für Ostseefischerei Rostock, 24.08.2009, 278).

In den Unterlagen wird zum Schutz des Herings lediglich folgende Bauzeiteneinschränkung angeführt:

„01.05. bis 31.12.: Bagger, Rohrverlegung und Rückverfüllung im seeseitigen Trassenabschnitt zwischen Anlandung und dem Risertower werden auf diesen Zeitraum begrenzt (Heringslaichzeit und Rastgeschehen Meeresenten) (S. 89).

Es fehlt die ausführliche Betrachtung und Bewertung, dass im Vorfeld des Greifswalder Boddens der Herbsthering laicht, was in den letzten Jahren immer häufiger beobachtet wurde. Es stellt sich zudem die Frage, wie im Rahmen der Bauarbeiten reagiert werden kann, wenn witterungsbedingt die Laichsaison im Greifswalder Bodden später beginnt und entsprechend länger anhält. Die möglichen negativen Effekte betreffen mindestens eine Laichsaison und können sich entsprechend negativ auch auf die Fischerei auswirken.

Die ab Mai vorgesehenen Baumaßnahmen im Greifswalder Bodden umgehen die für die Heringe sensible Phase nicht vollständig. Sogar im sonst durch den Vorhabenträger permanent zitierten Verfahren NSP2 wurde im Planfeststellungsbeschluss ein Baubeginn ab frühestens 15. Mai gestattet.

Da der Hering eine wichtige Nahrungsquelle für diverse marine Tiere wie Kegelrobbe, Eistaucher und Bergente dient, ist derzeit ein Schutz des Herings und der von diesem abhängigen Arten nicht gegeben.

Betroffenheit migrierender Fledermäuse

Es ist sicher nachgewiesen, dass sich im Bereich der baltischen Küste ein Haupt-Migrationskorridor von Fledermäusen befindet (CIECHANOWSKI et al. 2016, CIECHANOWSKI & JARZEMBOWSKI 2009, MASING 2011, KRUSZYNSKI et al. 2020, Seebens-Hoyer et al. 2022, ŠUBA et al. 2012 u.a.). Dies betrifft auch die Küste

Mecklenburg-Vorpommerns und somit das geplante Vorhaben. Es ist bekannt, dass Fledermäuse empfindlich auf Licht reagieren (Voigt et al. 2018 u.a.). Es sind deshalb umfassende Untersuchungen, ein Betriebsmonitoring und ggf. Anpassungen im Beleuchtungsregime gemäß Voigt et al. (2018) vor allem bei den Törnen und Tankern erforderlich, die dauerhaft beleuchtete Sonderstrukturen im Küstenmeer darstellen würden. Wir verweisen für detaillierte Untersuchungsberichte auf folgende Studien und Berichte:

- CIECHANOWSKI, M., A. JAKUSZ-GOSTOMSKA & M. ŹMIHOSKI (2016): Empty in summer, crowded during migration? Structure of assemblage, distribution pattern and habitat use by bats (Chiroptera: Vespertilionidae) in a narrow, marine peninsula. *Mammal Research* 61: 45-55.
- CIECHANOWSKI, M. & T. JARZEMBOWSKI (2009): Dynamics of social organization and phenology of *Nathusius pipistrelle* *Pipistrellus nathusii* (Keyserling and Blasius, 1839) (Chiroptera: Vespertilionidae) occupying bird and bat boxes – interseasonal approach. *Le Rinolophe* 18: 1-6.
- KRUSZYNSKI, C., L. BAILEY, A. COURTIOL, L. BACH, P. BACH, MA. GÖTTSCHE, MI. GÖTTSCHE, R. HILL, O. LINDECKE, H. MATTHES, H. POMMERANZ, A.G. POPA-LISSEANU, A. SEEBENS-HOYER, M. TICHOMIROWA & C.C. VOIGT (2020): Identifying migratory pathways of *Nathusius pipistrelles* (*Pipistrellus nathusii*) using stable hydrogen and strontium isotopes. *Rapid Communications in Mass Spectrometry* 35 (6): e9031.
- SEEBENS-HOYER, A., L. BACH, P. BACH, H. POMMERANZ, MI. GÖTTSCHE, C. VOIGT, R. HILL, S. VARDEH, MA. GÖTTSCHE & H. MATTHES, H. (2022): Fledermausmigration über der Nord- und Ostsee. Abschlussbericht „Auswirkungen von Offshore- Windparks auf den Fledermauszug über dem Meer“ (FKZ 3515 82 1900, Batmove). BfN-Schriften 631. 210 Seiten.
- ŠUBA, J., G. PĚTERSONS & J. RYDELL (2012): Fly-and-forage strategy in the bat *Pipistrellus nathusii* during autumn migration. *Acta Chiropterologica* 14: 379-385.
- Voigt, C.C, C. Azam, J. Dekker, J. Ferguson, M. Fritze, S. Gazaryan, F. Hölker, G. Jones, N. Leader, D. Lewanzik, H.J.G.A. Limpens, F. Mathews, J. Rydell, H. Schofield, K. Spoelstra, M. Zagamajster (2018): Guidelines for consideration of bats in lighting projects. EUROBATS Publication Series No. 8. UNEP/EUROBATS Secretariat, Bonn, Germany, 62 pp

Rückbau nach Ende der Betriebsphase

In der Unterlage „Umweltfachliche Bewertung“ des IfAÖ von 2023 wird ein Rückbau nicht verpflichtend geplant, sondern lediglich möglicherweise in Aussicht gestellt. Es heißt: „Im Falle eines Rückbaus sind die damit verbundenen Umweltauswirkungen mit denen vergleichbar, die in der Bauphase entstehen. Ihre Intensität hängt von den dann zur Verfügung stehenden technischen Verfahren ab. Die Anforderungen an die Außerbetriebnahme und ggf. den Rückbau werden Gegenstand gesonderter Zulassungsverfahren sein.“ (S. 17). Die OAL soll zu einem unbestimmten Zeitpunkt, der wahrscheinlich von der technischen Lebensdauer, insbesondere des kathodischen Korrosionsschutzes, abhängt verbleiben.

Es handelt sich also um ein Bauwerk, das auf bisher unabsehbare Zeit im Ökosystem verbleiben soll. Die Antragstellerin muss durch die Genehmigungsbehörden aufgefordert werden, entsprechende Unterlagen zum Rückbau nachzureichen. Andernfalls ist das Genehmigungsverfahren als grob fehlerhaft einzuschätzen.

Die Verantwortung für die Zeit nach dem Ende der Betriebsphase auf zukünftige Generationen abzuwälzen, widerspricht dem Verursacherprinzip.

Sonstige Kritikpunkte und Hinweise des NABU

- Die dargestellte Weißfläche, die Toweranordnung und die maximale Transportkapazität der Pipeline von 38 Mrd. m³ pro Jahr (s. S. 77) von denen aber durch die bisher dargestellten 1-2 Tovern mit jeweils 2 FSRUs vermutlich nur ca. 25 Mrd. m³ geliefert werden könnten, lassen erschreckenderweise vermuten, dass ein Ausbau der sowieso schon überdimensionierten und unnötigen Planung vorgesehen ist. **Dies ist zu unterlassen.**
- Soweit der NABU aus der Ersteinsicht der Unterlagen erkennen konnte, gibt es keine zwischengeschaltete Regeleinrichtung (Abschaltungsmöglichkeit einzelner Abschnitte, s. S. 85). **Es ist unklar, welche Auswirkungen auf die Meeresumwelt und Klima durch eine Beschädigung der Pipeline und ein Ausströmen des LNG zu erwarten sind.**
- Es wurde dem NABU nicht deutlich, woher die zusätzlichen Verfüllstoffe bzw. Riffsteine kommen, die nicht zwischengelagert wurden. Sind dies auch marine Sande/Kies/Blockgründe aus einem marinen Abbau?
- **Weiterhin ist auch eine Klimaverträglichkeit, wie es die Antragstellerin auf S. 20 versucht darzustellen, nicht gegeben, s. <https://newclimate.org/sites/default/files/2023-02/LNG%20Deutschland%20Annex.pdf>**

Das Land M-V ist zudem gerade dabei, ein Landes-Klimaschutzgesetz zu erstellen. Der NABU sieht auch hier potenzielle Konflikte. Eine Fertigstellung des hier angedachten Projektes kurz vor Fertigstellung des Landes-Klimaschutzgesetzes ist inakzeptabel. Auch Methanleckagen an Schiffen sind in der Prüfung zur Klimaverträglichkeit einzuberechnen.

- In den Unterlagen wird dargestellt, dass das wichtige 2 K-Kriterium eingehalten wird. Mit dem Gesetz zur Änderung des Energiesicherungsgesetzes und anderer energiewirtschaftlicher Vorschriften vom 08.10.2022 (BGBl. I S. 1726) wurde § 17d EnWG um u.a. einen neuen Absatz 1b zur Regelung des 2K-Kriterium erweitert. Wir fordern zur Prüfung auf, ob die Verschärfung sich auch auf Pipelinetrassen bezieht oder aus Umweltsicht beziehen sollte.

Fazit:

Der NABU geht davon aus, dass das Vorhaben geeignet ist, eine weitere erhebliche Verschlechterung des ökologischen Zustandes der Ostsee herbeizuführen bzw. die Erreichung der Zielvorgaben nach WRRL, Meeresstrategie Rahmenrichtlinie (MSRL), Fauna-Flora-Habitat Richtlinie (FFH-RL) und Vogelschutzrichtlinie (VRL) weiter zu verzögern oder unmöglich zu machen.

Der NABU kommt zu dem Schluss, dass wegen der fehlerhaften Rechtsgrundlage, der falschen Bedarfsannahme, den Mängeln in der artenschutzfachlichen Betrachtung und offener Naturschutzfragen das Vorhaben nicht genehmigungsfähig ist. Der Bau der Leitung würde eine inakzeptable Infrastruktur darstellen.

Der NABU M-V behält sich das Einlegen von Rechtsmitteln vor und plant eine weitere Beteiligung zu diesem und weiteren Verfahren mit LNG-Bezug.

Mit freundlichen Grüßen



Leonie Nikrandt
(Naturschutzreferentin NABU M-V)