LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW
Beratung . Mitwirkung . Koordination

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW · Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen

Regionalverband Ruhr
Bezirksregierung Düsseldorf
Bezirksregierung Köln

https://:beteiligung.nrw.de/k/10311007

LANDESBÜRO DER
NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Ripshorster Str. 306
46117 Oberhausen

T 0208 880 59-0
F 0208 880 59-29

E info@lb-naturschutz-nrw.de
I www.lb-naturschutz-nrw.de

Sie erreichen uns
Mo - Fr 9.00 bis 13.00 Uhr
Mo - Do 13.30 bis 16.00 Uhr

Auskunft erteilt:
Gerd Mackmann

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen
E-Mail vom 23.09.2026	15_OGE_Delta_Rhine_Corridor	SV 10-12.25 E

Datum
26.10.2026 / Ma

Raumverträglichkeitsprüfung für die Transportleitung „Delta Rhine Corridor – DRC“ für Kohlendioxid (CO2) von Gelsenkirchen und Köln/Wesseling über Duisburg nach Venlo, Beteiligung gemäß § 15 Absatz 3 ROG

hier: Stellungnahme der in NRW anerkannten Naturschutzverbände

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen und Vollmacht der Landesverbände der in NRW anerkannten Naturschutzverbände BUND, LNU/SDW und NABU nehme ich im Rahmen der Beteiligung gem. § 15 Absatz 3 ROG zu den zur Verfügung gestellten Unterlagen wie folgt Stellung:

1. Vorbemerkung – Stellungnahme NV vom 15.01.2026 an OGE

Die in NRW anerkannten Naturschutzverbände haben im Rahmen des vom Vorhabenträger durchgeführten informellen RVP-Scoping-Verfahrens zur Vorbereitung der Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) für das Projekt „DRC“ mit Datum vom 15.01.2026 eine Stellungnahme zu dem von OGE zur Verfügung gestellten Methodikpapier ausführlich Stellung genommen.

Die Naturschutzverbände erneuern die in der gemeinsamen Stellungnahme vom 15.01.2026 vorgetragenen kritischen Hinweise, insbesondere gilt dieses für die Kritik an der CCS-Technologie (Punkt 1 der Stellungnahme vom 15.01.2026) und an der ungeklärten Bedarfsfrage (Punkt 2 der Stellungnahme vom 15.01.2026).

Die jetzt im Rahmen des von den Bezirksregierungen durchgeführten RVP-Verfahrens offengelegten Unterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung (Stand 08/2026) erfüllen die in der Stellungnahme der Naturschutzverbände vom 15.01.2026 erhobenen Forderungen zum Bedarfsnachweis, zur Verortung der Einspeise- und Übergabepunkte (Punkt 5.3) und zur Berücksichtigung technischer Risiken (Punkt 5.8) nicht.

Träger des Landesbüros der Naturschutzverbände NRW

Die Stellungnahme vom 15.01.2026 ist in der Anlage beigefügt und ist somit Bestandteil dieser im förmlichen Raumordnungsverfahren eingereichten Stellungnahme und wird damit in das Verfahren eingeführt.

Wir ergänzen unsere Stellungnahme vom 15.01.2026 wie folgt:

2. Kritik an der CCS-Technologie

Die Naturschutzverbände halten weiterhin die bereits im RVP-Scoping geäußerte Kritik an der CCS-Technologie und damit auch an der geplanten neuen Leitung zwischen Gelsenkirchen-Duisburg und Duisburg-Venlo bzw. Duisburg-Köln aufrecht (siehe Stellungnahme der in NRW anerkannte Naturschutzverbände vom 15.01.2026).

Die Naturschutzverbände haben in ihrer Stellungnahme vom 15.01.2026 auf den umweltfachlichen Konsens hingewiesen, dass das technische Vermeiden von Emissionen nicht durch scheinbar großzügig erscheinende Kompensationsmöglichkeiten – wie z. B. durch CCS – verhindert oder noch weiter in die Zukunft hinausgeschoben werden dürfen. Mit CCS würden „klimapolitische Versäumnisse nur verschleiert, aber nicht repariert“ (Stellungnahme 15.01.2026, Punkt 1). Diese Bewertung wird hier erneut bekräftigt:

Nicht nur nach Auffassung der in NRW anerkannten Naturschutzverbände (u. a. https://www.bund-nrw.de/klima-energie/ccs-stoppen/risikotechnologie-ccs/), sondern auch zahlreichen fachlich unbestritten kompetenten Stellen, wie z. B. dem Umweltbundesamt; siehe (https://www.umweltbundesamt.de/themen/wasser/gewaesser/grundwasser/nutzung-belastungen/carbon-capture-storage), muss die Reduktion der Entstehung und der Freisetzung von Treibhausgasen oberste Priorität haben. Dieses entspricht auch den Empfehlungen des Weltklimarats (IPCC 2023); https://www.de-ipcc.de/media/content/Hauptaussagen_AR6-SYR.pdf .

Das technische Vermeiden von Emissionen darf nicht durch scheinbar großzügig erscheinende Kompensationsmöglichkeiten - wie z. B. durch CCS – verhindert oder noch weiter in die Zukunft hinausgeschoben werden. Dieses gilt insbesondere auch aufgrund der durchaus beschränkten Speicherpotentiale sowie der ungeklärten Risiken.

Inwieweit die Anwendung der CCS-Technologie beschränkt auf unvermeidbare Prozessemissionen ergänzend eingesetzt werden kann, z. B. in der Zementherstellung, ist zu hinterfragen.

Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass im Kreis Soest in Geseke die Fa. Heidelberg Materials AG das erste CO2-freie Zementwerk Deutschlands plant („GeZero“). Allerdings ist dieses nur möglich durch die Förderung durch die EU mit mind. ca. 200 Mio. € für dieses Pilotprojekt. Hierbei soll das bei den Produktionsprozessen der Zementherstellung anfallende, nicht vermeidbare CO2 aufgefangen, verflüssigt in Bahnkesselwagen gepumpt und über einen ca. 6 ha großen Verladebahnhof über die Schiene nach Wilhelmshaven transportiert werden. Von dort soll das CO2 per Schiff in der Nordsee vor Norwegen im Untergrund verpresst werden.

Die Dekarbonisierung der Zementindustrie in der Region ist allerdings nicht nur mit diesem einen umfangreichen Bauprojekt einschließlich der neuen

Bahnanlagen verbunden – sondern es muss mit zusätzlichen weiteren Umbaumaßnahmen, die auf jedes einzelne der im Raum vorhandenen Zementwerke zukommen dürfte, gerechnet werden.

Allerdings soll der Bahntransport zur Nordsee der in Erwitte/Geseke jährlich bei der Zementherstellung anfallenden 2,5 Mio. t CO2 nur eine Zwischenstufe sein, da der schienengebundene Transport des CO2 nicht nur erhebliche Kosten verursacht, sondern insbesondere auch zu erheblichen Umweltbelastungen durch den Kesselwagentransport führt. Die Zementhersteller haben bereits auf die wirtschaftlich-monetären negativen sowie die Bevölkerung belastenden Wirkungen des Bahntransports hingewiesen, siehe https://www.tagesschau.de/wirtschaft/energie/zement-industrie-energieverbrauch-klimaschutz-100.html .

Es muss daher auch hier mit dem Bau einer Pipeline bis zur Nordsee gerechnet werden.

Es gibt jedoch grundsätzliche Bedenken hinsichtlich der CO2-Speicherung in der Nordsee, z. B. in erschöpften Erdgasfeldern. Die Langzeitwirkungen von verpresstem CO2 im Untergrund ist bislang nicht ausreichend erforscht. Dieses gilt insbesondere für die Risiken und Umweltschäden durch austretendes CO2.

Eine genaue Prüfung der Eignung der Region für die CO2-Speicherung fehlt bislang, trotz der ambitionierten Klimaschutzziele in Deutschland.

Eine solche Prüfung ist unbedingt erforderlich und muss dabei auch mögliche Nutzungskonkurrenzen zur tiefen Geothermie und zur Untergrundspeicherung von Erdgas oder künftig Wasserstoff berücksichtigen. Im Übrigen stellen bereits heute Norwegen (Pilotprojekt „Northern Lights“, siehe https://ccsnorway.com/transport-storage-northern-lights) und Dänemark (Pilotprojekt „Greensand“, siehe https://www.project-greensand.com/en/hvad-er-project-greensand) ebenfalls Ansprüche zur grenzüberschreitenden Verpressung von CO2 in der Nordsee. Möglicherweise sind also die Kapazitäten begrenzt.

Greenpeace bezeichnet die CCS-Technologie jedenfalls als "Irrweg". Eine im Auftrag von Greenpeace erstellte Studie zeigt, dass das Verpressen von CO2 teuer, riskant und kaum umsetzbar ist. So breite sich das Klimagas in norwegischen Endlager mittlerweile in Erdschichten aus, die viel näher an der Erdoberfläche liegen als vorgesehen; siehe https://www.greenpeace.de/klimaschutz/energiewende/kohleausstieg/ccs .

Die CCS-Technologie ist auch deshalb kritisch zu sehen, da hier offenbar auch ein Geschäftsmodell gesehen wird. So bereiten sich verschiedene Unternehmen aus den Bereichen Schienentransport, Binnen- und Seeschifffahrt sowie Hafenterminal- und Pipelinebetrieb auf den - aufgrund der Anwendung der CCS-Technologie zu erwartenden - neu entstehenden Markt und den Aufbau einer Logistikkette in Richtung Nordsee vor, siehe https://www.erwitte.de/fileadmin/user_upload/Internet/Inhalte/Wirtschaft/2024-02-16_KNZR_Abschlussbericht_Druckversion.pdf .

Mit der CCS-Technologie werden also bei näherer, insbesondere auch volkswirtschaftlicher Betrachtung klimapolitische Versäumnisse nur verschleiert, aber nicht repariert. Es besteht die Gefahr, dass das Potenzial von CCS erheblich überschätzt, Alternativen vernachlässigt und dadurch die sonstigen generationsübergreifenden Aufgaben und Herausforderungen im Klimaschutz unterschätzt werden.

Es muss daher kritisch hinterfragt werden, ob CCS tatsächlich förderlich sein kann für eine ambitionierte sektorübergreifende Klimaschutzpolitik in den nächsten Dekaden in Deutschland und ob CCS nur im geringen Maße oder gar nicht benötigt wird oder ob es tatsächlich langfristig als Baustein im Ausgleich der residualen Emissionen und Negativ-Emissionen relevant werden kann. Entsprechende Prüfungen fehlen bislang.

In NRW soll laut den Unterlagen das Projekt „Delta Rhine Corridor“ das zentrale Infrastrukturvorhaben für die Anwendung von CCS in Nordrhein-Westfalen darstellen.

3. Ungeklärte Bedarfsfrage für die geplante CO2-Leitung "Delta Rhine Corridor” (DRC), Zwangspunkte und Nullvariante

3.1 Bedarfsfrage

Der konkrete nachvollziehbare Bedarf für das Projekt der neuen CO2-Leitung „Delta Rhine Corridor“ (DRC) erschließt sich aus den vorgelegten RVP-Scoping-Unterlagen nicht. Die entsprechende Darlegung ist zwingend vorzulegen.

Insbesondere bleibt offen, in welchem Umfang und in welchem zeitlichen Horizont ein konkreter Bedarf für die CO2-Transportinfrastruktur tatsächlich besteht und welche CO2-Emmittenten an die Leitung angeschlossen werden sollen bzw. diese nutzen werden. Es ist noch nicht einmal bekannt, welche Firmen überhaupt die CCS-Technologie anwenden werden oder aber grundsätzlich zur Reduktion von CO2 in Herstellungsprozessen oder bei der Wärmeerzeugung beitragen.

Ohne eine solche Bedarfsdarlegung für die geplante CO2-Leitung fehlt daher eine wesentliche Grundlage für die Festlegung von Untersuchungsraum, Prüftiefe und Variantenumfang. Der Untersuchungsrahmen ist daher dahingehend zu ergänzen, dass der Bedarf des Vorhabens transparent und überprüfbar dargestellt wird, um eine sachgerechte RVP vorlegen zu können.

Die Naturschutzverbände halten es für geboten und auch für rechtlich notwendig, dass die Bedarfsfrage der hier geplanten CO2-Leitung beantwortet wird. Denn anders als bei Strom- und Wasserstoffleitungen besteht kein Netzplan für CO2-Leitungen, der als feste Grundlage dienen könnte. Ergo muss sich der Bedarf für ein konkretes Projekt klar und nachvollziehbar belegen lassen. Daran fehlt es hier völlig

3.2 Überdimensionierung der Kapazitäten

Parallel zur „DRC“ liegt derzeit auch das Projekt „Ruhbens“ zur Raumverträglichkeitsprüfung vor. Diese CO2-Leitung soll von Wesseling über Aachen bis Zeebrugge verlaufen und eine Transportkapazität von bis zu 20 Mio. Tonnen pro Jahr bereitstellen (RVP Dokument 01_RUHBENS_Teil A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 12).

Für das Projekt DRC wird eine Transportkapazität von 10-20 Mio. Tonnen pro Jahr angestrebt (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 23). Zudem zeigt die Übersichtskarte 1 auf der gleichen Seite weitere zwei Export-Optionen für CO2 an der Nordseeküste. Demnach scheint der Antragsteller OGE den Transport von mindestens 30 bis 60-120 Mio. Tonnen CO2 pro Jahr aus Deutschland über vier Exportrouten anzusteuern.

Der CO2-Ausstoß in Deutschland für nicht-energetische Industrieprozesse belief sich aber nach dem Umweltbundesamt im Jahr 2025 auf lediglich 36,4 Mio. Tonnen (https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltzustand-trends/klima/treibhausgas-emissionen-in-deutschland#treibhausgasemissionen-nach-kategorien).

Und dieser Wert soll sich bis 2050 halbieren. Allein DRC und Ruhbens könnten - nach den Angaben des Antragstellers - also die gesamte deutsche CO2-Produktion des industriellen Bereichs exportieren und würden die politisch gewollte CO2-Einsparung völlig abdrosseln.

Offensichtlich sind die beiden CO2-Leitungen bei Weitem überdimensioniert. Den beiden Projekten fehlt erkennbar die Begründung.

3.3 Unklare Zwangspunkte

Die Vorhabenträgerin OGE leitet die Zwangspunkte Gelsenkirchen-Scholven, Duisburg, Wesseling und den Grenzübergang bei Venlo aus „Studien, Marktabfragen, Anschlussbegehren und fortlaufende[n] Kundengespräche[n]“ ab (siehe RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 76 und 77). Als Herkunft des CO2 nennt sie „vornehmlich produzierendes Gewerbe aus den Bereichen Chemie, Zement, Kalk und Abfallverwertung“ und als Transportkapazität 10 bis 20 Mio. t CO2 pro Jahr ohne Bezugsjahr (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Kap. 1, Seite 23). Das übergeordnete Netz soll nach Abschluss aller Ausbaustufen ca. 20 Mio. t CO2 pro Jahr transportieren (ebd.).

Keine dieser Grundlagen ist offengelegt. Die Unterlagen enthalten weder eine Liste der Einspeiser noch Mengen je Anlage und Jahr noch eine Angabe, welcher Anteil auf vermeidbare Emissionen entfällt. Einspeiser erscheinen lediglich als Kartensignatur (siehe RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf. Abb. 16, Seite 76).

Die Bedarfsfrage ist damit auch raumordnerisch erheblich: Die Zwangspunkte bestimmen die Untersuchungsräume. Ohne begründete Zwangspunkte bleibt die Korridorauswahl insgesamt unbegründet.

Die Auslegung auf ein Gesamtsystem von 120 Mio. t pro Jahr (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 23) spricht dafür, dass

hier Infrastruktur für einen erwarteten Markt geplant wird und nicht für nachgewiesene unvermeidbare Restemissionen.

Die Unterlagen nennen Zement und Kalk als Herkunft des CO2, benennen aber keinen Standort bzw. Unternehmen. Die Naturschutzverbände haben bereits in ihrer Stellungnahme zum RVP-Scoping im Januar 2026 darauf hingewiesen, dass gerade die größten Prozessemittenten in Nordrhein-Westfalen nach dem Trassenverlauf nicht angeschlossen werden können. Dieses bestätigt sich jetzt auch in den RVP-Unterlagen:

Nach dem Trassenverlauf des Vorzugskorridors der RVP-Unterlage können bzw. sollen u. a. das Zementwerk Flandersbach der Fa. Rheinkalk Materials AG in Wülfrath mit 1,8 Mio. t. CO2 in 2022 sowie die großen Zementwerke in Beckum, Ennigerloh und Lengerich sowie Erwitte und Geseke (siehe oben) mit einem Ausstoß von insgesamt 4,5 Mio. t in 2022, das Warmbandwerk 3 der Thyssenkrupp Steel Europe in Bochum mit 100.000 t CO2 in 2022, Anlagen der chemischen Industrie in Dortmund, Castrop-Rauxel, Marl, Rheinberg und Moers mit ca. 900.000 t CO2, um hier nur die größten CO2-Emmittenten in NRW zu nennen (siehe https://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/Klima/WWF-Dirty-Thirty-Emissionen-Industrie.pdf) nicht angeschlossen werden.

Welche Emittenten konkret angeschlossen werden sollen/können, bleibt offen. Eine CO2-Leitung, die mit unvermeidbaren Prozessemissionen begründet wird, diese Emissionen aber nicht erreicht, verfehlt ihre eigene Begründung.

Wie stark die nicht offengelegten potentiellen CO2-Produzenten jedoch die Korridorfindung prägen, zeigt die Rheinquerung nördlich von Köln. Nach den Unterlagen „drängt sich“ zwischen Leverkusen und Ratingen „eine rechtsrheinische Korridorfindung aufgrund der CO2-Emittenten auf“; mit dieser Prämisse wird auch die damit verbundene Rheinquerung begründet (RVP Dokument RC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 79).

Die Naturschutzverbände hatten in ihrer Stellungnahme vom 15.01.2026 gefordert, jede Rheinquerung zu begründen und eine Bündelung mit bestehenden Querungen zu prüfen (Stellungnahme vom 15.01.2026, Punkt.5.2).

Wir fordern eine überprüfbare Anschlussliste mit Mengen je Einspeiser und Bezugsjahr sowie die Darlegung, welcher Anteil auf unvermeidbare Prozessemissionen entfällt. Ohne diese Grundlage kann eine sachgerechte raumordnerische Beurteilung der Zwangspunkte und damit des Vorzugskorridors nicht ergehen.

3.4 Nord-Süd-Leitung nicht nachvollziehbar

Angesicht der Parallel-CO2-Leitung „Ruhbens“ muss sich die Frage stellen, warum überhaupt eine Nord-Süd-Verbindung zwischen beiden Parallel-Leitungen geplant wird. Wenn das OGE-Projekt „Ruhbens“ den Sinn hat, unvermeidbare CO2-Emmissionen aus dem Raum Leverkusen-Wesseling sowie perspektivisch aus Süddeutschland nach Zeebrugge zu transportieren, und das OGE-Projekt DRC den Sinn hat, unvermeidbare CO2-Emmissionen aus dem Ruhrgebiet und perspektivisch dem östlichen Westfalen

nach Rotterdam zu transportieren – wozu ist dann eine Verbindung beider West-Ost-Leitungen nötig?

Es drängt sich der Verdacht auf, dass dies nur deswegen in Erwägung gezogen wird, um den Weitertransport des CO2 an den Seehäfen in einer Konkurrenz-Situation für die Häfen und die jeweilige Transport-Schifffahrt zu halten und somit jeweils die günstigste Weiter-Transport-Option nutzen zu können.

Das ist aber kein Ansatz, mit dem die sehr kritische Nord-Süd-Leitungstrasse gegen ihre zahlreichen Konflikte begründet werden könnte. Entlang der Nord-Süd-Trassenführung zwischen Duisburg und Leverkusen reihen sich besonders starke Konflikte durch die Zerschneidung von Waldgebieten und Schutzgebieten geradezu auf. Dieser Korridor wäre ergo ganz besonders sorgfältig zu begründen, was aber bisher überhaupt nicht geschehen ist. Somit muss ein Bedarf für eine Verbindung von Duisburg nach Köln verworfen werden. Denn eine eigenständige Bedeutung zum Abfluss von CO2 scheint die Nord-Süd-Leitung kaum zu haben. Denn die Emittenten entlang dieser Strecke werden nicht erkennbar an sie angeschlossen.

3.5 Alternative Korridorfindung einer Nord-Süd-Verbindung

Sollte es aber einen – bisher nicht belegten – Bedarf für eine Nord-Süd-Leitung zwischen den beiden parallelen West-Ost-Leitungen „DRC“ und „Ruhbens“ geben, dann müsste neutral und sachgerecht nach einem verträglichen Korridor gesucht werden. Hierfür würden sich auch bekannte Bündelungstrassen mit erkennbar geringerer Konfliktdichte westlich des Rheins anbieten. Darauf wird in den Planunterlagen nicht eingegangen.

3.6 Nullvariante einbeziehen

Die Nullvariante ist als Vergleichsmaßstab in die Gesamtabwägung einzustellen.

Vor diesem Hintergrund fehlt eine Begründung für die zugrunde gelegten Trassen und deren Untervarianten. Es fehlt eine, insbesondere aufgrund der zahlreichen mit der CO2-Leitung zu querenden hoch verdichteten städtischen Gebiete, wie auch hoch sensibler Freiraumbereiche (BSN/NSG, BSLE/LSG) mit zum Teil europaweitem Schutzstatus (FFH, VSG) Auseinandersetzung mit großräumigen Trassenführungen, wobei der Bündelungscharakter maßgeblich sein muss, um nicht neue von Aufwuchs dauerhaft freizuhaltende Trassenkorridore zu schaffen. Allerdings ist in diesem Zusammenhang eine Bewertung kumulativer Wirkungen mit der bestehenden Infrastruktur erforderlich.

Eine Nullvariante oder der Verzicht auf das Vorhaben wird in keinem Teil der jetzt vorgelegten RVP-Unterlagen betrachtet, obwohl die Naturschutzverbände ihre Einbeziehung angesichts der besonderen Raumempfindlichkeit für zwingend erklärt haben (Stellungnahme vom 15.01.2026, Punkt 5.4).

Da es keinen nationalen Netzplan für den Transport von CO2 gibt, ist die Notwendigkeit der geplanten Leitung „Delta Rhine Corridor“ auch im Hinblick auf entsprechende Planungen in den Nachbarländern nachzuweisen.

Angesichts der grundsätzlichen Kritik der Naturschutzverbände an der CCS-Technologie und den damit zusammenhängenden Problemen ist dieses bereits im Raumordnungsverfahren durch klare und nachvollziehbare Begründungen erforderlich.

4. Fehlender Nachweis: Deponierung und grenzüberschreitender Anschluss

Die CO2-Leitung „Delta Rhine Corridor“ endet an der Grenze bei Venlo. Ob der niederländische Anschluss und die Deponierung des CO2 unter der Nordsee in der benötigten Menge und zum geplanten Zeitpunkt gesichert sind (Inbetriebnahme Dezember 2033; siehe RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 29, Kapitel 1.3 Zeitplan), legen die RVP-Unterlagen nicht dar. Eine CO2-Leitung ohne gesicherte Deponiekapazität ist genau das „Stranded Asset“, das die Carbon Management Strategie NRW ausschließen will. Die Naturschutzverbände fordern den Nachweis des gesicherten Anschlusses und der Deponiekapazität sowie eine grenzüberschreitende Betrachtung der Umwelt- und Sicherheitswirkungen gemeinsam mit den niederländischen Leitungsabschnitten (siehe auch Stellungnahme vom 15.01.2026, Punkt 2).

Das Problem der Leckagen aus dem Nordseeuntergrund sind ebenso wenig gelöst, wie die Frage, welche Kapazitäten der derzeit in den Niederlanden überhaupt erst in Vorbereitung befindlichen Lagerstätten zur Verfügung stehen werden.

Die für den Klimaschutz notwendige dauerhafte Dichtigkeit von CO2-Deponien ist wissenschaftlich nicht belegt (BUND-Position 16; unter Verweis auf Meyer-Ohlendorf et al. 2023; siehe https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/bilder/klimawandel/falsche-weichenstellung-vermeiden-standpunkt-ccs.pdf). Daher ist CCS deshalb auch als Instrument für sogenannte negative Emissionen abzulehnen: Die Abscheidung und Verpressung in der Nordsee von CO2 „ist langfristig nicht sicher, steigert den Energieverbrauch, unterminiert den Ausstieg aus der Kohlenstoffwirtschaft“ (BUND Position 75, 2023; (https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/klimawandel/geoengenieering-oder-oekologischer-klimaschutz-position-bund.pdf).

Da weder von der Lieferantenseite noch von der Speicherseite irgendwelche Mengen genannt werden, sind Länge, Umfang, Ausbau und damit der Raumbedarf und die beste Trasse gar nicht darstellbar. Diese Leitung folgt dem Prinzip, dass das Angebot die Nachfrage schafft, das ersetzt aber nicht den Bedarf, da das Fachgesetz keine Angebotsplanung vorsieht.

Ohne eine solche Bedarfsdarlegung für die geplante CO2-Leitung fehlt eine wesentliche Grundlage für die Festlegung sowohl der technischen Dimensionen und Ausstattung der Leitung als auch für Untersuchungsraum, Prüftiefe und Variantenumfang (siehe Punkt 8.9 dieser Stellungnahme).

5. Widerspruch zur Carbon Management Strategie NRW

Zur Begründung des Vorhabens zitiert die Vorhabenträgerin OGE die Carbon Management Strategie NRW vom Oktober 2021 mit der Aussage, ohne CCS seien weder eine klimaneutrale Industrie noch ein klimaneutrales Nordrhein-Westfalen erreichbar (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 32, 33).

Im Übrigen versucht die Vorhabenträgerin OGE in Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Kapitel 2 Projektbegründung, ab Seite 32 den Eindruck zu erwecken, dass ein „überragendes öffentliche Interesse“ nach § 4 Abs. 1 KSpTG für die geplante CO2-Leitung bestehen würde.

Das Zitat ist selektiv. Dieselbe Strategie stellt als Leitlinie fest: „Lock-In-Effekte darf es nicht geben.“ Die Abscheidung dürfe nicht dazu führen, dass die Minderung der im Prozess entstehenden CO2-Mengen verlangsamt wird, und eine Pipeline-Infrastruktur dürfe nach der Umstellung auf CO2-freie Prozesse nicht als ungenutzte Investition („Stranded Asset“) verbleiben.

Für Kraftwerke der öffentlichen Versorgung solle sowohl von der Installation einer Abscheideanlage als auch von der Anbindung an ein CO2-Pipelinenetz abgesehen werden (Carbon Management Strategie NRW, Kurzfassung 2021, Leitlinie 6). Die Unterlagen prüfen jedoch keine dieser Bedingungen. Mit der Abfallverwertung benennen sie ausdrücklich eine Quelle, deren Emissionen vorrangig durch Abfallvermeidung und Kreislaufwirtschaft zu mindern sind (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 23). Eine Begrenzung auf unvermeidbare Emissionen sieht das Vorhaben nicht vor.

Die Raumordnungsbehörden müssen neben den gesetzlichen Belangen auch die Landesstrategie, auf die sich die Vorhabenträgerin selbst beruft, vollständig in die Abwägung einstellen. Wir fordern die Darlegung, wie ein Lock-in fossiler Prozesse und ein „Stranded Asset“ ausgeschlossen werden, sowie eine verbindliche Erklärung, dass Kraftwerke der öffentlichen Versorgung nicht angeschlossen werden.

6. Missachtung Klimaschutzgebot nach § 13 Abs. 1 KSG

Der Vorhabenträger OGE erklärt das Vorhaben für vereinbar mit § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG (RVP Dokument DRC_Teil_B_RVP_Bericht_gesamt_Rev03.pdf, Kapitel 9.4, Seite 439). In Kapitel 9.4 wird zwar auf die Entscheidung des BVerwG vom 04.05.2022 hingewiesen, wo nach der „nicht die Augen vor erkennbaren Klimafolgen verschlossen werden“ dürfen und grundsätzlich eine sektorübergreifende Gesamtbilanz einschließlich des Sektors Landnutzung erforderlich ist (BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, Rn. 83 f., wiedergegeben in B0, PDF-S. 439 f.). Betrachtet werden in den RPV-Unterlagen jedoch anschließend nur Auswirkungen durch Baumaschinen, Baustoffe und Gehölzverluste.

Die erkennbare Klimafolge einer CO2-Transportinfrastruktur dieser Größenordnung liegt nicht in den Emissionen des Baubetriebs, sondern in ihrer Systemwirkung.

Sie setzt den wirtschaftlichen Anreiz, fossile und vermeidbare Prozesse fortzuführen, statt sie umzustellen. Diese Wirkung auf die Minderungspfade nach §§ 3 ff. KSG werden in den RVP-Unterlagen nicht untersucht.

Die Grundlage für die Bilanz für den Flächenverbrauch ist widersprüchlich: Für die Waldquerung im Vorzugskorridor von rund 22.860 m wird in der RVP-Unterlage lediglich einen gehölzfrei zu haltenden Streifen von 5 m und damit 11,43 ha zu Grunde gelegt (RVP Dokument DRC_Teil_B_RVP_Bericht_gesamt_Rev03.pdf, Seite 440). In Teil A wird dagegen ein dauerhaft vom Gehölzaufwuchs frei zu haltender Schutzstreifen von 5,8 m genannt (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 51) und auf Seite 52 (ebd.) von einem grundbuchlich zu sichernden Schutzstreifen von 10,0 m Breite.

Für den Arbeitsstreifen werden 38,5 m beansprucht. Nur bei Kreuzungen von sensiblen Gebieten (z. B. Waldgebiete) soll eine Reduzierung auf 27,5 m, ermöglicht werden. (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 53). Die Rodungsfläche im Arbeitsstreifen wird jedoch nicht beziffert. Verluste an Mooren, Bruchwäldern und grundwasserabhängigen Feuchtgebieten gehen in keine Bilanz ein (siehe den nachfolgenden Punkt 8 dieser Stellungnahme).

Die Systemwirkung ist auch verfassungsrechtlich von Gewicht. Es bestehen erhebliche Zweifel, ob die gesetzlichen Grundlagen für den Einsatz von CCS, insbesondere das KSpTG, mit den Maßstäben vereinbar sind, die das Bundesverfassungsgericht in seinem Klima-Beschluss vom 24.03.2021 (1 BvR 2656/18 u. a.) aufgestellt hat. CCS zielt faktisch darauf ab, fossile Brennstoffe dauerhaft im Markt zu halten, und steht damit in einem Spannungsverhältnis unter anderem zum klimaverfassungsrechtlichen Verschlechterungsverbot. Umso weniger lässt sich die Klimaverträglichkeit des Vorhabens auf eine Bilanz des Baubetriebs reduzieren.

Wir fordern bereits auf der Ebene der RVP eine zumindest qualitative Bewertung der Systemwirkung auf die Minderungspfade nach §§ 3 ff. KSG sowie eine Flächenbilanz der Gehölz-, Wald- und Moorverluste einschließlich der Arbeitsstreifen.

Die Verlagerung der Klimabilanz in die Planfeststellung lehnen wir ab, weil der Korridor zu diesem Zeitpunkt bereits festgelegt ist.

7. Natürliche Senken unterschätzt und Klimaanpassung verfehlt

Es fehlt an der quantitativen und qualitativen Bewertung der durchquerten Räume im Hinblick auf ihre Funktionen für Klimaschutz und Klimafolgenpassung.

Die Unterlagen begründen das Vorhaben mit seinem Beitrag zur Klimaneutralität (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite A0, Seite 23 und 32).

Zugleich stufen sie besonders seltene Bodenstandorte wie Moorböden lediglich in Raumwiderstandsklasse IV ein (RVP Dokument DRC_Teil_B_RVP_Bericht_gesamt_Rev03.pdf, Tab. 2-3, Seite 23), obwohl die Naturschutzverbände bereits im RVP-Scoping die Einstufung von Mooren in die Raumwiderstandsklasse „sehr hoch“ gefordert hatten (Stellungnahme vom 15.01.2026, Punkt. 5.7).

Weder wird untersucht, wo wichtige CO2-Senken berührt werden, noch wo kühle Orte entfallen. Es findet keinerlei Betrachtung der lokalen Konzepte und ihrer Bewertung entsprechender Flächen und Funktionen für den kommunalen Pflichtbeitrag zur Nationalen Klimastrategie statt, wie es die entsprechenden Bundes- und Landesgesetze fordern. Deshalb erfolgt auch keine Abwägung des Nutzens der CO2-Pipeline gegenüber dem Schaden für die Kommunen bei ihrer Verpflichtung zur CO2-Minderung.

Die untersuchten Korridore berühren gerade häufig die Landschaftsteile, die in Nordrhein-Westfalen Kohlenstoff speichern und den Wasserhaushalt puffern: Moore, Bruch- und Auenwälder, Heidemoore und grundwasserabhängige Feuchtgebiete. Beispiele hierfür sind die Krickenbecker Seen und die Heidemoore im Brachter Wald (Kreis Viersen), das Wambachtal mit dem Oembergmoor und die Hangquellen an der Tannenstraße (Mülheim an der Ruhr), die Bergische Heideterrasse, das Further Moor und der Worringer Bruch (RVP Dokument DRC_Teil_C_Natura2000_VU_Rev03.pdf, ab Seite 80). Für viele dieser Räume können die RVP-Unterlagen die Wirkung bauzeitlicher Wasserhaltungen ausdrücklich noch nicht beurteilen (siehe Punkt 9. Unzureichende Berücksichtigung NATURA 2000 und Artenschutz dieser Stellungnahme). Eine Grundwasserabsenkung in einem Moor oder Bruchwald setzt Kohlenstoff frei und schwächt zugleich die Funktionen, auf die Kreise und Kommunen in ihren Klimaanpassungskonzepten setzen.

Der Bundesrat hat im Gesetzgebungsverfahren zum KSpTG die Reduktion von Treibhausgasen und den Naturschutz als „unverzichtbar und prioritär“ bezeichnet (Stellungnahme vom 25.09.2025). Daher geben die Naturschutzverbände dem Schutz und der Wiederherstellung natürlicher Senken Vorrang vor technischen Verfahren (siehe u. a. BUND-Position 75; https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/klimawandel/geoengenieering-oder-oekologischer-klimaschutz-position-bund.pdf).

Ein Vorhaben, das mit einer vermeintlichen Klimaschutzwirkung begründet wird, darf die natürlichen Senken nicht selbst beeinträchtigen.

Die Belange der Klimaanpassung sind in der Abwägung ausdrücklich zu berücksichtigen.

8. Raumwiderstandsanalyse und Variantenvergleich

8.1 Ausschluss von Bereichen mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz

Aus den in Punkt 6 genannten Gründen sind Moorböden, Bruchwälder und grundwasserabhängige Feuchtgebiete in die Raumwiderstandsklasse V einzustufen und als Ausschlussräume zu behandeln.

Für jede Querung grundwasserabhängiger Lebensräume ist vor der Korridorentscheidung darzulegen, ob eine Wasserhaltung erforderlich ist und wie weit sie reicht.

Die folgenden Einwände betreffen die Bewertungslogik der Unterlagen. Sie wirken sich entlang des gesamten Trassenraums aus.

8.2 Mittlere Raumwiderstände ohne Prüftiefe

Regionale Grünzüge, Bereiche für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung (BSLE), Überschwemmungsbereiche sowie Bereiche für den Grundwasser- und Gewässerschutz stehen in Raumwiderstandsklasse II (RVP Dokument DRC_Teil_B_RVP_Bericht_gesamt_Rev03.pdf, Tab. 2-2: Kriterien der Raumordnung für die Ermittlung von Trassenkorridoren, Seite 21).

Für diese Klasse halten die Unterlagen fest: „Mittlere Raumwiderstände stellen gegenüber dem Vorhaben keine Restriktionen dar und werden nicht vertiefend betrachtet“ (ebd.). Gerade im Ballungsraum Rhein-Ruhr sind es aber gerade Grünzüge und Grundwasservorranggebiete, die über die Raumverträglichkeit entscheiden.

Im Rahmen der Beteiligung der Naturschutzverbände haben wir bereits zum RVP-Scoping verbindliche und transparente Einstufung gefordert (Stellungnahme 15.01.2026, Punkte 5.1, 5.7 und 5.9). Die Raumwiderstandsklasse II ist in die vertiefte Betrachtung und in die Gesamtabwägung einzubeziehen.

8.3 Herabstufung von Wald und Bereichen zum Schutz der Natur

Bereiche zum Schutz der Natur (BSN) und Waldbereiche stehen in Raumwiderstandsklasse IV statt V. Die Unterlagen begründen dies mit Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts vom 10.11.2022, nach denen die Ziele 7.2-3 und 7.3-1 des LEP NRW als Grundsätze zu behandeln seien (RVP Dokument DRC_Teil_B_RVP_Bericht_gesamt_Rev03.pdf, Kap. 2.2.1, Seite 22). Fachlich ist diese Einstufung im waldarmen Planungsraum nicht vertretbar. Wald und BSN sind in Raumwiderstandsklasse V einzustufen; hilfsweise ist jede Querung gesondert zu begründen.

8.4 Schutzgebiete im Ausweisungsverfahren nicht berücksichtigt

Schutzgebiete, deren Ausweisung noch nicht abgeschlossen ist, gehen nicht als Raumwiderstand in die Bewertung ein (z. B. RVP Dokument DRC_Teil_B_III_RVP_Bericht_Variantenvergleich_Abschnitt_2_Rev03.pdf, Seite 171). Eine Leitung, die über Jahrzehnte im Boden liegt, schafft jedoch Tatsachen, die künftigen Schutzausweisungen entgegenstehen. Schutzgebiete im Ausweisungsverfahren sind wie festgesetzte Gebiete zu berücksichtigen

8.5 Relative Bewertung ohne Eignungsschwelle

Die Variantenvergleiche bewerten ausschließlich relativ. Im Raum der Krickenbecker Seen queren alle großräumigen Varianten das FFH-Gebiet „Krickenbecker Seen – Kl. De Witt-See“, das Vogelschutzgebiet „Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg“ und das gleichnamige Naturschutzgebiet.

Die südliche Alternative quert stattdessen das FFH-Gebiet „Wälder und Heiden bei Brüggen-Bracht“ (RVP Dokumente DRC_Teil_B_III_RVP_Bericht_Variantenvergleich_Abschnitt_2_Rev03.pdf, Seite 171; DRC_Teil_C_Natura2000_VU_Rev03.pdf, Seite 115 und 144).

In den RVP-Unterlagen wird keine Schwelle genannt, ab der festgestellt werden könnte, dass in einem Raum kein raumverträglicher Korridor existiert. Gewählt wird die am wenigsten belastende Variante, wodurch Belastungen lediglich verteilt bzw. weiter gestreut werden.

Für jeden Abschnitt ist zusätzlich absolut zu bewerten, ob ein raumverträglicher Korridor überhaupt vorhanden ist. Wo dies nicht der Fall ist, ist es in der raumordnerischen Beurteilung festzustellen.

8.6 Unflexibles Konzept der Bündelung

Die Parallellage zu bestehenden Leitungen wird in den Variantenvergleichen als Vorteil gewertet. In Mülheim a. d. Ruhr erhält dadurch eine Variante mit rund 93 Prozent Parallellage und ca. 2.300 m Querung des Waldgebietes des „Uhlenhorst“ den ersten Rang. Die Naturschutzverbände haben eine Bündelung gefordert, allerdings ausdrücklich verbunden mit einer Bewertung der kumulativen Wirkungen (siehe Stellungnahme 15.01.2026, Punkt 2).

Eine weitere zusätzliche Leitung verbreitert die Schneise im Wald und vergrößert den Arbeits- bzw. dauerhaft gehölzfrei zu haltenden Schutzstreifen. Eine Bündelung darf daher nur dann als Vorteil gelten, wenn der zusätzliche Eingriff im Einzelfall nachweislich geringer ist als bei einer Führung entlang stark technisierter Achsen.

8.7 Vorrang technischer Belange vor anderen Belangen

Nach der Methodik kann „das Ergebnis einer einzelnen Belanggruppe (bspw. technische Sachzwänge) im Einzelfall Ergebnisse in den übrigen Belanggruppen überwiegen“ (RVP Dokument DRC_Teil_B_RVP_Bericht_gesamt_Rev03.pdf, Seite 446). Alle Variantenvergleiche, in denen technische Gründe entgegen dem Ergebnis der Belanggruppe Umwelt den Ausschlag gegeben haben, sind aufzulisten und zu begründen.

8.8 Nicht umgesetzte Forderungen aus dem RVP-Scoping

Die Verbände haben im RVP-Scoping konkrete Bewertungskriterien gefordert (Stellungnahme 15.01.2026, Punkt 5.7): eine Summen- oder Maximalbewertung bei Überlagerung mehrerer Schutz- und Freiraumfunktionen, „avifaunistisch bedeutsame Räume“ für Brut- und Gastvögel als eigenes

Kriterium, vegetationskundlich bedeutsames Grünland, Strahlursprünge und Trittsteine aus den Umsetzungsfahrplänen zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) sowie eine Biotoptypenkartierung für alle Varianten als Grundlage für die Prognose wahrscheinlicher Artvorkommen.

Der RVP-Bericht (RVP Dokument DRC_Teil_B_RVP_Bericht_gesamt_Rev03.pdf) enthält keines dieser Kriterien. Wo sich Schutzfunktionen überlagern, wird jede Funktion einzeln und nicht in ihrer Häufung bewertet. Die geforderten Kriterien sind nachzutragen; die Vorhabenträgerin hat darzulegen, weshalb sie ihnen nicht gefolgt ist.

8.9 Fehlende Verortung von Absperrstationen, Einspeise- und Übergabepunkten

Eine Festlegung der Standorte der Absperrstationen ist nach den Unterlagen „zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich". Zugleich beschreiben sie Entspannungs- und Entleerungsvorgänge mit Geräuschentwicklung, die bei der Standortwahl zu berücksichtigen seien (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Kapitel 5.2.1, Seite 57). Auch Einspeise- und Übergabepunkte werden nicht verortet. An diesen Anlagen wird bei Wartung und Störung CO2 freigesetzt, und sie beanspruchen eigene Flächen.

Die Naturschutzverbände haben ihre Verortung bereits im RVP-Scoping gefordert, etwa für den Einspeisepunkt Köln-Worringen in unmittelbarer Nähe des FFH-Gebiets „Worringer Bruch" (Stellungnahme vom 15.01.2026, Punkt 5.3). Suchräume für Absperrstationen sowie für Einspeise- und Übergabepunkte sind in der Raumverträglichkeitsprüfung darzustellen und im Hinblick auf Siedlungen und Schutzgebiete zu bewerten.

9. Unzureichende Berücksichtigung NATURA 2000 und Artenschutz

Für zahlreiche FFH-Gebiete können erhebliche Beeinträchtigungen nach den Unterlagen „auf der Ebene der RVP nicht sicher ausgeschlossen werden". Die abschließende Prüfung soll mit konkreter Trasse und Kartierung in der Planfeststellung erfolgen (z. B. RVP Dokument DRC_Teil_C_Natura2000_VU_Rev03.pdf, Seite 58; Kapitel 6.12 Zusammenfassung der Ergebnisse der Natura 2000-Untersuchungen, Seite 255 ff).

In vier Fällen empfehlen die Gutachter der Vorhabenträgerin OGE selbst, einen Korridor bzw. großräumigen Alternativkorridor vorzuziehen, der das jeweilige FFH-Gebiet nicht berührt: „Wälder und Heiden bei Brüggen-Bracht" DE-4702-302 (RVP Dokument DRC_Teil_C_Natura2000_VU_Rev03.pdf, Seite 115), „Further Moor" DE-4807-304 (RVP Dokument DRC_Teil_C_Natura2000_VU_Rev03.pdf, Seite 176), „Wupper von Leverkusen bis Solingen" DE-4808-301 (RVP Dokument DRC_Teil_C_Natura2000_VU_Rev03.pdf, Seite 185) und „Urdenbach – Kirberger Loch – Zonser Grind" DE-4807-301 (RVP Dokument DRC_Teil_C_Natura2000_VU_Rev03.pdf, Seite 208).

Ob der Vorzugskorridor diesen Empfehlungen folgt, legen die RVP-Unterlagen nicht zusammenhängend dar.

Besteht eine zumutbare Alternative ohne Beeinträchtigung eines FFH-Gebiets, ist eine spätere Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen. Ein Korridor, der diese Alternative heute verwirft, verlagert ein absehbares Zulassungshindernis in die Planfeststellung.

Die artenschutzrechtliche Ersteinschätzung beruht ausschließlich auf Daten Dritter mit einem Alter von bis zu zehn Jahren; eigene Kartierungen liegen nicht vor (RVP Dokument DRC_Teil_D_Artenschutz_Ersteinschaetzung_Rev03.pdf, Kapitel 3.2, Seite 21).

Für die Krickenbecker Seen fehlen aktuelle Kartierungen sowie Berechnungen zu Reichweite und Intensität der Wasserhaltung; gleichwohl wird ein Vorzugskorridor bestimmt (RVP Dokument DRC_Teil_C_Natura2000_VU_Rev03.pdf, Kapitel 5.2 FFH-Gebiet "Krickenbecker Seen – Kl. De Witt-See" (DE-4603-301), Seite 80 ff). Für Abschnitt 2 benennen die RVP-Unterlagen selbst drei verfahrenskritische Bereiche, deren Umgehung kaum möglich ist (RVP Dokument RC_Teil_B_III_RVP_Bericht_Variantenvergleich_Abschnitt_2_Rev03.pdfKapitel 3. Ergebnis der artenschutzrechtlichen Ersteinschätzung ab Seite 229).

In den Bereichen, in denen die Gutachter einen Alternativkorridor empfehlen, ist dieser als Vorzugskorridor zu wählen oder die Abweichung zu begründen.

Vor der raumordnerischen Beurteilung sind für verfahrenskritische Bereiche und grundwasserabhängige FFH-Lebensraumtypen aktuelle Erfassungen vorzulegen. Natura-2000-Gebiete, Naturschutzgebiete und Gewässer sind, soweit eine Querung unvermeidbar ist, grundsätzlich in geschlossener Bauweise zu queren. Start- und Zielgruben sowie Wasserhaltungen müssen außerhalb der Schutzgebiete und ihres hydrologischen Einflussbereichs liegen.

Sollte der Vorzugskorridor den Alternativempfehlungen (siehe RVP Dokument DRC_Teil_C_Natura2000_VU_Rev03.pdf, Seite 115, 176, 185, 208) nicht folgen, ist vom Vorhabenträger OGE zu erklären, warum dieses nicht der Fall ist.

Besonders problematisch ist allerdings auch die, in der Regel durch Befliegungen mit Helikoptern, vorgesehenen Überwachung der CO2-Leitung angesichts der Störanfälligkeit der zu schützenden Arten in FFH, NSG und anderen Schutzgebieten.

10. Betriebsbedingte Wirkungen auf den Artenschutz nicht beachtet

Im allgemeinen Erläuterungsbericht (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf) wird u. a. die Überwachung im Betrieb beschrieben: Eine Sichtbefliegung erfolge „üblicherweise alle 14 Tage“ in rund 150 m Höhe, kurzzeitig in 100 m, und etwa alle zwei Jahre eine Gasspürmessung per Hubschrauber in 80 bis 100 m Höhe. Die Flugrouten lägen „hauptsächlich im landwirtschaftlichen Außenbereich“ (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 48).

Der Schutzstreifen ist dauerhaft gehölzfrei zu halten (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 51, Tabelle 4: Kenndaten zum Leitungsbauprojekt DRC).

Die Unterlagen betrachten die Befliegung allein unter dem Gesichtspunkt der Lärmwirkung auf Siedlungen. Rund 26 Überflüge pro Jahr in geringer

Höhe über Vogelschutzgebiete, Rastgebiete und Brutplätze störungsempfindlicher Arten bewerten sie nicht. Gleiches gilt für die dauerhafte Freihaltung des Schutzstreifens von Gehölzaufwuchs, die Waldränder und Verbundachsen über Jahrzehnte offenhält.

Betriebsbedingte Störwirkungen durch Befliegung, Freihaltung und Wartungszufahrten sind für Natura-2000-Gebiete und verfahrenskritische Bereiche in die Bewertung aufzunehmen. Für Vogelschutzgebiete sind Mindestflughöhen und Ausschlusszeiten während der Brut- und Rastzeiten festzulegen.

11. Anlagensicherheit und Gefahrenabwehr untergewichtet

Die Unterlagen führen CO2 als „ungiftig, nicht wassergefährdend, farb- und geruchlos“ (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 51, Tabelle 4: Kenndaten zum Leitungsbauprojekt DRC). Eine Auswirkung auf benachbarte Schutzobjekte sei ausgeschlossen, ein Sicherheitsabstand daher nicht erforderlich; die Leitung sei kein Betriebsbereich nach der Störfall-Verordnung (RVP Dokument DRC_Teil_B_RVP_Bericht_gesamt_Rev03.pdf, Kapitel 9.3.1 Abschnitt: Delta, Seite 346, Nr. 1.6.2).

CO2 ist schwerer als Luft, sammelt sich in Senken und wirkt in hohen Konzentrationen erstickend. Nach der Havarie einer CO2-Leitung in Satartia (Mississippi, USA) im Jahr 2020 mussten 45 Personen im Krankenhaus behandelt werden (BUND-Standpunkt 16). Wie gefährlich unkontrolliert austretendes CO2 auch in Nordrhein-Westfalen werden kann, zeigte bereits der Unfall in Mönchengladbach am 16.08.2008: Aus einer defekten CO2-Löschanlage eines Gewerbebetriebs trat Kohlendioxid aus, 107 Menschen wurden verletzt, 16 davon im Krankenhaus behandelt. Rund 150 Anwohnende mussten evakuiert werden, und die Einsatzkräfte richteten einen Sperrkreis von etwa zwei Kilometern einschließlich Autobahnabfahrten und Bahnstrecken ein (Der Tagesspiegel, „Schwerer Gasunfall: Über 100 Verletzte“). Es handelte sich nicht um einen Leitungsschaden, der Fall belegt aber die Gefährdung durch austretendes CO2 in dicht besiedelten Räumen und die Anforderungen an die örtliche Gefahrenabwehr.

Was die Gefahreneinschätzung der CO2-Leitung „Delta Rhine Corridor“ betrifft ist zu beachten, dass mit der Leitung CO2 aus unterschiedlichen industriellen Quellen transportiert werden soll. Abhängig von den Abscheideverfahren können dem CO2 korrosionskritische Begleitstoffe wie z. B. SO2, H2S, H2O, 02, NOx, CO u. a. m. beigemischt sein, wodurch sich das Risiko von Materialermüdung und Leckagen an Leitungen und vor allem an Armaturen und Dichtungen der Gasleitsysteme erhöht.

Ebenso fehlt eine Aussage zu Begleitstoffen im CO2-Strom aus unterschiedlichen Quellen und zu deren Wirkung auf die Korrosion, obwohl die Naturschutzverbände gerade diesen Punkt im RVP-Scoping vorgetragen haben (Siehe Stellungnahme 15.01.2026, Kapitel 5.8).

Der Verweis in Kapitel 4.1 Sicherheit der Leitung und rechtliche Grundlagen ab Seite 42 in Teil A: Allgemeiner und technischer Teil – Erläuterungsbericht (siehe RVP-Dokument g DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf) greift zu kurz, da dort nur die Datenblätter zu Gashochdruckleitungen und Rohrfernleitungen mit ganz anderen Zielen und Gaszusammensetzungen geregelt werden. Es fehlt an technischen Spezifikationen für diese besondere Konstellation einer vermischten Gaserfassungsleitung von CO 2, die genannten Regelwerke sind darauf nur eingeschränkt anwendbar.

Der hohe Leitungsdruck von 200 bar lässt darauf schließen, dass die Pipeline nicht nur als Pipeline, sondern auch als Kurzzeit-Speicher genutzt werden soll. Das lehnen wir vor der Notwendigkeit einer Risiko-Reduzierung ab.

Eine Ausbreitungsbetrachtung für einen Vollbruch einer Leitung DN 800 bei 200 bar Auslegungsdruck (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 51, Tabelle 4: Kenndaten zum Leitungsbauprojekt DRC) fehlt in allen Teilen der RVP-Unterlagen.

Nach Auffassung der Naturschutzverbände führt eine CO2-Pipeline, die aus unterschiedlichen Quellen verunreinigtes CO 2 vermischt, zu besonderen Risiken, was bei der RVP jedoch überhaupt nicht räumlich berücksichtigt wurde.

Es fehlt die schon im RVP-Scoping angemahnte raumordnerische Vorsorge gegenüber Störfall- und Havarie-Risiken. Technische Risiken, insbesondere Korrosion und Leitungsleckagen, sind methodisch für die RVP aufzunehmen, auch wenn die detaillierte Umweltbewertung erst für das Planfeststellungsverfahren erfolgen wird.

Aufgrund der bestehenden Unsicherheiten hinsichtlich der Langzeitsicherheit von CO2-Transportleitungen ist das potenzielle Risiko von Leckagen völlig unzureichend in der RVP berücksichtigt, obwohl dieses die erforderliche Prüftiefe, die Bewertung sensibler Räume und die Ausgestaltung der Variantenprüfung maßgeblich beeinflusst.

Die europäische Normung hat ihre Sicherheitsleitlinien für CO2-Leitungen nach einem offenen Brief der zuständigen Arbeitsgruppe zurückgestellt (CEN/TC 474, offener Brief vom 12.06.2025). Der Korridor verläuft in Bottrop, Oberhausen, Duisburg, Hilden, Erkrath und Köln durch dicht besiedelte Räume (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Kapitel 10 Beschreibung des vorzugswürdigen Korridors ab Seite 379). Wenn die Unterlagen eine Aussage zur Störfallanfälligkeit nach Anlage 3 UVPG treffen, müssen sie diese auch belegen.

Die Folgen eines Störfalls tragen Kreise und Kommunen mit Feuerwehr, Rettungsdienst und Katastrophenschutz, einschließlich Warnung und Messung.

Die Unterlagen benennen weder die Anforderungen an Ausrüstung, Ausbildung und Einsatzplanung noch die daraus folgenden dauerhaften Kosten. Wir fordern daher eine Ausbreitungsbetrachtung für den Vollbruch und ein Abstandskonzept zu Wohnbebauung, Hoflagen und Arbeitsstätten als Grundlage der Korridorwahl. Die Anforderungen an die kommunale Gefahrenabwehr sind zu benennen und die Kosten der Vorhabenträgerin zuzuordnen.

Aufgrund der Führung der CO2-Leitung im Ballungsraum Rhein-Ruhr ist zudem eine überschlägige Störfallbetrachtung (Ausbreitung, Senken, Bachtäler), Mindestabstände zu Wohngebieten, Schulen, Kitas und Erholungsschwerpunkten sowie eine Begründung der Abstände zwischen den Absperrstationen (bis zu 18 km) erforderlich. Hierbei ist die unter Punkt 10 dieser Stellungnahme genannte Zusammensetzung des aus unterschiedlichen Verbrennungsprozessen eingespeisten CO2-Stroms zu berücksichtigen.

12. Fehlende Berücksichtigung der Wiederherstellungsverordnung der EU

Deutschland hat sich international verpflichtet 30 Prozent der Bundesfläche bis 2030 als Schutzgebiete auszuweisen. Bisher sind erst 15,5 Prozent der terrestrischen Fläche Deutschlands durch die Ausweisung des NATURA-2000-Netzes geschützt. Gerade die hier von der Trasse vielfach betroffenen Biotopverbundflächen, die Waldflächen und die Naturschutzgebiete ebenso wie die FFH-Gebiete und deren Pufferzonen sind potenzielle Flächen, um die 30% Verpflichtung zu erfüllen. Der Nationale Wiederherstellungsplan, aktueller Entwurf aus April 2026, gibt dazu sehr viele Hinweise. Gleichwohl führt dies weder zu einer Berücksichtigung bei Ausschlussräumen noch zur Erhöhung des Raumwiderstandes für diese Flächen. Der Nationale Wiederherstellungsplan macht sehr deutlich, dass Konflikte zwischen Energiemaßnahmen und Renaturierung gelöst werden müssen. Dazu liegt hier ein völliges Ermittlungs- und Abwägungsdefizit vor.

13. Regionalplan Ruhr als Planungsgrundlage ungeeignet

Das OVG NRW hat den Regionalplan Ruhr am 12.06.2026 für unwirksam erklärt; das Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Vorhabenträgerin setzt dem eine vierseitige „kursorische Prüfung“ für drei Fokusräume entgegen, ausdrücklich „ohne Anspruch auf Vollständigkeit“ (Dokument 1_DRC_kursorische Prüfung der Korridore.pdf). Vor einer raumordnerischen Beurteilung ist ein vollständiger Abgleich mit den dann geltenden Vorgängerplänen vorzunehmen.

In der Anlage zu dieser, die Stellungnahme vom 15.01.2026 in Bezug auf die RVP ergänzende Stellungnahme, fügen wir Stellungnahmen mit konkreten kommunalen Bezügen bei.

Für Rückfragen stehe ich unter der Telefon-Durchwahl 0208-88059-15 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Gerd Mackmann

Anlagen:

Anlage 1:

Stellungnahme Naturschutzverbände - Kreis Wesel

Stellungnahme Naturschutzverbände - Stadt Oberhausen

Stellungnahme Naturschutzverbände - Städte Duisburg/Mülheim

Stellungnahme Naturschutzverbände - Stadt Krefeld

Stellungnahme Naturschutzverbände - Kreis Viersen

Stellungnahme Naturschutzverbände - Kreis Mettmann

Stellungnahme Naturschutzverbände - Stadt Solingen

Stellungnahme Naturschutzverbände - Stadt Leverkusen

Stellungnahme Naturschutzverbände - Rhein-Erft-Kreis

Stellungnahme Naturschutzverbände - Stadt Köln

Stellungnahme Naturschutzverbände – Rheinquerungen

Anlage 2:

Stellungnahme der Naturschutzverbände vom 15.01.2026