LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW
Beratung . Mitwirkung . Koordination

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:
Michael Gerhard

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

An die
Bezirksregierung Köln
Dezernat 32
50606 Köln

per https://beteiligung.nrw.de/k/1030645

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Datum
vom 30.09.2026	32-2026-0062039	SV 10-10.26 E	6.11.2026 / Ger…

Raumverträglichkeitsprüfung für die Transportleitung ‚Ruhbens' für Kohlendioxid von Wesseling nach Lichtenbusch

hier: Stellungnahme der in NRW anerkannten Naturschutzverbände

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen und mit 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

Anders als bei der quasi parallelen CO2-Leitung DRC hat der Vorhabenträger die anerkannten Naturschutzverbände nicht an einem informellen RVP-Scoping-Verfahren zur Vorbereitung der Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) für das Projekt „Ruhbens" beteiligt. Die Naturschutzverbände bedauern dies. Denn in einem informellen Vorverfahren hätten wesentliche Probleme bereits besprochen werden können. Nach Darstellung der Vorhabenträgerin muss die gutachterliche Stellungnahme nach der Fördervereinbarung mit der EU-Exekutivagentur CINEA bis zum 30.06.2027 vorliegen (Teil A, S. 13). Ein Förderzeitplan darf die Prüftiefe aber nicht bestimmen.

2. Kritik an der CCS-Technologie

Die Naturschutzverbände lehnen die CCS-Technologie und damit auch die geplante neue Leitung zwischen Wesseling und Lichtenbusch ab.

Dass CO2 zukünftig nicht mehr durch menschen-gemachte Prozesse in die Atmosphäre gelangen soll, ist unwidersprochen und für Naturschutzverbände selbstverständlich. Fraglich ist aber, ob CCS dazu grundsätzlich

Träger des Landesbüros der
Naturschutzverbände NRW

beitragen kann. 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.

Nicht nur nach Auffassung der in NRW anerkannten Naturschutzverbände (u. a. https://www.bund-nrw.de/klima-energie/ccs-stoppen/risikotechnologie-ccs/), sondern auch zahlreicher fachlich unbestritten kompetenter 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 .

Dieses gilt insbesondere auch aufgrund der durchaus beschränkten Deponiekapazitäten sowie der ungeklärten Risiken.

Es trifft zu, dass bestimmte CO2-Ausstöße momentan durch industrielle Prozesse nicht vermeidbar sind. Sicher vermeidbar sind aber CO2-Ausstöße durch diverse Verbrennungsprozesse fossiler Energieträger, wie Kohle, Erdöl und Erdgas. Die Naturschutzverbände fordern zunächst, dass solche vermeidbaren CO2-Emissionen konsequent vermieden werden. Jeder Ansatz diese Vermeidung zu untergraben ist strikt abzulehnen. Die vorliegenden Leitungen Ruhbens und DRC erwecken aber angesichts ihrer Transportkapazitäten den Eindruck, dass sie gerade dies bezwecken, indem sie „schleichend“ eine CO2-Transportkapazität schaffen, die auch CO2 aus vermeidbaren Prozessen aufnehmen könnte.

Darüber hinaus bestehen beim Einsatz von CCS für unvermeidbares CO2 ernsthafte Bedenken: Inwieweit die Anwendung der CCS-Technologie beschränkt auf unvermeidbare Prozessemissionen ergänzend eingesetzt werden kann, z. B. in der Zementherstellung, ist mit Blick auf die Praxis zu hinterfragen. Wie unsicher diese Grundlage ist, zeigt das Zementwerk Geseke: Heidelberg Materials hat das dortige Abscheideprojekt „GeZero“ im Oktober 2026 pausiert, weil die Rahmenbedingungen für einen „tragfähigen Business Case“ fehlten und Transport- und Deponieinfrastruktur nicht rechtzeitig und zu einem akzeptablen wirtschaftlichen Risiko verfügbar seien (Pressemitteilung Heidelberg Materials vom 22.10.2026).

Es gibt jedoch grundsätzliche Bedenken hinsichtlich der CO2-Deponierung in der Nordsee, z. B. in erschöpften Erdgasfeldern. Die Langzeitwirkungen von verpresstem CO2 im Untergrund sind bislang nicht ausreichend erforscht. Dieses gilt insbesondere für die Risiken und Umweltschäden durch austretendes CO2. Eine genaue Prüfung der Eignung der Deponiestätten fehlt bislang, trotz der ambitionierten Klimaschutzziele in Deutschland. Eine solche Prüfung ist vorab 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.projectgreensand.com/en/hvad-er-project-greensand) ebenfalls Ansprüche zur grenzüberschreitenden Verpressung von CO2 in der Nordsee. Hinzu kommt, dass die verfügbaren Deponiekapazitäten offenbar massiv überschätzt wurden: Eine im Fachjournal Nature veröffentlichte Studie beziffert die weltweit vorsorglich nutzbare geologische Deponiekapazität auf rund 1.460 Mrd. t CO2, fast zehnmal weniger als die Schätzungen der Industrie (Gidden et al., „A prudent planetary limit for geologic carbon storage“, Nature 2025, DOI 10.1038/s41586-025-09423-y). Für die deutsche Nordsee schätzt der Forschungsverbund GEOSTOR die tatsächlich nutzbare Kapazität inzwischen auf möglicherweise nur 0,5 bis 1,5 Mrd. t CO2. Über den Zeitraum 2035 bis 2100 ergäbe das eine jährliche Einlagerung von 8 bis 23 Mio. t, während der Speicherbedarf in Deutschland für 2045 auf 8,5 bis 70 Mio. t pro Jahr geschätzt wird. Zugleich halten die Forschenden fest: „CCS-Projekte wären zurzeit nicht umsetzbar“, weil die Kosten mit ca. 100 bis 300 € je Tonne CO2 deutlich über dem Preis im Emissionshandel liegen (Wallmann, Hamann, Löschke, „Deutschlands begrenzte CO2-Speicheroptionen tief unter der Nordsee und was sie bedeuten“, CDRmare Update GEOSTOR, September 2026, DOI 10.3289/CDRmare.64; siehe auch DER SPIEGEL 43/2026 vom 07.10.2026).

Auch die bislang einzigen größeren Deponieprojekte in Europa, Sleipner und Snøhvit in Norwegen, kämpfen mit erheblichen Problemen: Bei Sleipner stieg das eingepresste CO2 viel schneller als erwartet nach oben und sammelte sich in einer Schicht, die es nach den geologischen Modellen gar nicht hätte geben dürfen. Beleg: Steffen Bukold (EnergyComment) im Auftrag von Greenpeace, „Irrweg CCS. Wie CO2-Endlager den Klimaschutz blockieren“, September 2024, siehe https://www.greenpeace.de/publikationen/20240909-greenpeace-report-Irrweg-CCS.pdf .

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 . Durch den Umfang der Planungen und weitere Ankündigungen zum Netzausbau in Deutschland bestehen ernsthafte Risiken, klimapolitische und volkswirtschaftliche Fehlanreize zu setzen, die den Aufbau einer CO2-freien Wasserstoffwirtschaft gefährden könnten.

Mit der CCS-Technologie werden 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. Zudem drohen Lock-in-Effekte, „Stranded Assets“ und versunkene Kosten in erheblichem Umfang, ohne nennenswerten Beitrag zur Dekarbonisierung.

Es ist daher nicht belegt, dass CCS für eine ambitionierte sektorübergreifende Klimaschutzpolitik in den nächsten Dekaden in Deutschland überhaupt in nennenswertem Umfang benötigt wird. Es fehlen nicht nur entsprechende Prüfungen, sondern vor allem eine wissenschaftlich fundierte, evidenzbasierte Definition, welche Emissionen tatsächlich „unvermeidbar" sind. Ohne eine solche Definition ist auch keine belastbare Bedarfsprüfung für eine CO2-Infrastruktur möglich.

3. Ungeklärte Bedarfsfrage für die geplante CO2-Leitung „Ruhbens", Zwangspunkte und Nullvariante

3.1 Bedarfsfrage

Der konkrete nachvollziehbare Bedarf für das Projekt der neuen CO2-Leitung „Ruhbens" erschließt sich aus den vorgelegten RVP-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 beitragen.

Ohne eine solche Bedarfsdarlegung für die geplante CO2-Leitung fehlt daher eine wesentliche Grundlage für die Festlegung von Untersuchungsraum, Prüftiefe und Variantenumfang. Die Unterlagen sind 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 zu „Ruhbens" liegt derzeit auch das Projekt „DRC" zur Raumverträglichkeitsprüfung vor. Diese CO2-Leitung soll von Wesseling bzw. Gelsenkirchen über Duisburg bis Rotterdam verlaufen und eine Transportkapazität von bis zu 20 Mio. Tonnen pro Jahr bereitstellen (RVP Dokument DRC_Teil_A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 23).

Für das Projekt Ruhbens wird eine Transportkapazität von 20 Mio. Tonnen pro Jahr angestrebt (RVP Dokument 01_RUHBENS_Teil A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 12). Zudem zeigt die Übersichtskarte 1 des DRC-Erläuterungsberichtes 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#treibhausgas-emissionen-nach-kategorien).

Und dieser Wert soll sich bis 2050 halbieren. Allein DRC und Ruhbens sind auf zusammen bis zu 40 Mio. t pro Jahr ausgelegt, das Gesamtnetz auf ca. 120 Mio. t. Welche Mengen aus welchen Anlagen in welchem Jahr anfallen, insbesondere wie viel davon auf unvermeidbare Prozessemissionen entfällt, legen die Unterlagen nicht dar. Ohne diese Angaben lässt sich weder die Dimensionierung noch der Bedarf prüfen. Eine Infrastruktur dieser Größenordnung droht die politisch gewollte CO2-Einsparung abzudrosseln, weil sie Abscheidung statt Vermeidung attraktiv macht.

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

3.3 Unklare Zwangspunkte

Die Vorhabenträgerin OGE leitet für die CO2-Leitung DRC 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). Eine vergleichbare Herleitung gibt es für die CO2-Leitung „Ruhbens“ überhaupt nicht. Die Vorhabenträgerin räumt selbst ein: „Da beim Ruhbens keine systemplanerischen Zwangspunkte bestehen, stellt die direkte Verbindung zwischen dem Start- und Endpunkt die kürzeste Strecke dar“ (Teil A, S. 56). Aber auch die Zwangspunkt-Herleitung für DRC krankt: 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. 120 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 für DRC 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 für DRC können bzw. sollen u. a. das Kalkwerk 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 an DRC angeschlossen werden.

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

Für „Ruhbens“ steht die Sachlage noch schlechter: Es fehlt jeder Ansatzpunkt für die Zwangspunkt-Setzung. Allein der Startpunkt Wesseling lässt sich irgendwie nachvollziehen. Gleichzeitig nennt die Vorhabenträgerin „spätere mögliche Ausbaustufen Richtung Süddeutschland und Ostwestfalen, um die dortige Zementindustrien anzubinden“ (Teil A, S. 12). Das ist – noch über die unklare Parallelführung von Ruhbens und DRC hinaus - völlig dubios.

3.4 zwei Parallel-Leitungen zu Nordsee-Häfen und Nord-Süd-Leitung von DRC nicht nachvollziehbar

Angesicht der Parallel-CO2-Leitung „DRC“ muss sich die Frage stellen, warum überhaupt eine Nord-Süd-Verbindung zwischen beiden Parallel-Leitungen (West-Ost-Ast von DRC und Ruhbens) 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 über den Süd-Ast von DRC nötig?

Es bleibt offen, ob 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 von DRC 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.

Der Erläuterungsbericht für „Ruhbens“ beinhaltet die Aussage, dass nur eine Leitung von Wesseling aus gebaut werden solle, also entweder „Ruhbens“ nach Aachen-Zeebrugge oder „DRC“ von Wesseling nach Duisburg (01_RUHBENS_Teil A_Erlaeuterungsbericht, Seite 14). Die Aussage halten die Naturschutzverbände für nicht belastbar. Wäre dem Antragsteller tatsächlich an der Planung nur einer Leitung gelegen gewesen, hätte er dies gegenüber den Raumordnungsbehörden offen durch Vorlage eines Antrags mit zwei Alternativen vorbringen können, die beide das Ziel verfolgen, Wesseling mit einem Nordseehafen zu verbinden. Dadurch, dass nun zwei quasi-parallele Leitungen als scheinbar unabhängige Raumverträglichkeitsprüfungen beantragt wurden, muss der Eindruck entstehen, dass tatsächlich zwei Leitungen geplant sind. Ergo rechnen die Naturschutzverbände auch mit zwei eigenständigen gutachterlichen Stellungnahmen der Raumordnungsbehörden gem. § 15 Abs. 1 ROG. Dann steht es dem Antragsteller frei, zwei verschiedene Leitungen zur Nordsee zu planen, um die dann realisierte Konkurrenz-Situation der Hafen-Betreiber und Weiter-Transporteure nutzen zu können.

3.5 Nullvariante einbeziehen

Die Nullvariante ist als Vergleichsmaßstab in die Gesamtabwägung einzustellen. Eine Nullvariante oder der Verzicht auf das Vorhaben wird in keinem Teil der jetzt vorgelegten RVP-Unterlagen betrachtet.

Da es keinen nationalen Netzplan für den Transport von CO2 gibt, ist die Notwendigkeit der geplanten Leitung „Ruhbens“ 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 in der Raumverträglichkeitsprüfung durch klare und nachvollziehbare Begründungen erforderlich.

4. Fehlender Nachweis: Deponierung und grenzüberschreitender Anschluss

Die CO2-Leitung „Ruhbens“ endet an der Grenze bei Lichtenbusch. Ob der belgische Anschluss und die Deponierung des CO2 unter der Nordsee in der benötigten Menge und zum geplanten Zeitpunkt gesichert sind

(Inbetriebnahme Dezember 2033; siehe RVP 01_RUHBENS_Teil A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 15, 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 belgischen Leitungsabschnitten.

Das Problem der Leckagen aus dem Nordseeuntergrund ist ebenso wenig gelöst wie die Frage, welche Kapazitäten die derzeit bestehenden und die in Vorbereitung befindlichen Deponien tatsächlich bieten.

Die für den Klimaschutz notwendige dauerhafte Dichtigkeit von CO2-Deponien ist wissenschaftlich nicht belegt (BUND-Standpunkt 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 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 Mengen je Einspeiser noch gesicherte Deponiemengen 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 es für CO2-Leitungen keine gesetzliche Bedarfsfeststellung gibt; die Vorhabenträgerin stützt die Planrechtfertigung allein auf den Gesetzeszweck des KSpTG und das „überragende öffentliche Interesse“ nach § 4 Abs. 1 Satz 2 KSpTG (Teil A, S. 18).

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.

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 01_RUHBENS_Teil A_Erlaeuterungsbericht.pdf, Seite 18). Das Zitat ist selektiv. Unmittelbar auf die zitierte Aussage folgt in der Strategie der Satz: „Dennoch sollte die Abscheidung und Speicherung von CO2 die letzte ergänzende Maßnahme sein, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind.“ Diesen Satz lässt die Vorhabenträgerin weg. 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 Abfallverbrennung (Teil C, S. 6) benennen sie ausdrücklich eine Quelle, deren Emissionen vorrangig durch Abfallvermeidung und Kreislaufwirtschaft zu mindern sind. Eine Begrenzung auf unvermeidbare Emissionen sieht das Vorhaben tatsächlich 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 DRC für vereinbar mit § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG (RVP Dokument DRC_Teil_B_RVP_Bericht_gesamt_Rev03.pdf, Kapitel 9.4, Seite 439). Im dortigen Kapitel 9.4 wird auf die Entscheidung des BVerwG vom 04.05.2022 hingewiesen, wonach „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 RVP-Unterlagen für das Projekt DRC jedoch anschließend Auswirkungen durch Baumaschinen, Baustoffe und Gehölzverluste, während die Systemwirkung des Projekts DRC verkannt wird (siehe Stellungnahme der Naturschutzverbände zur RVP des Projekts DRC).

Die Unterlagen zum hier gegenständlichen Projekt „Ruhbens“ enthalten keine Prüfung nach § 13 Abs. 1 KSG. Das KSG erscheint nur als Begründung des Vorhabens (Teil B, S. 11). Teil C handelt die Klimawirkung des Baus in einem Satz ab: Die baubedingten Emissionen seien „nicht dazu in der Lage die Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre merklich zu erhöhen“ (Teil C, S. 43). Welche CO2-Emissionen das Projekt baubedingt auslöst, wird nicht ermittelt; die Systemwirkung einer Infrastruktur, die über Jahrzehnte CO2-Ströme bindet, bleibt unbetrachtet.

Die Raumverträglichkeitsstudie nennt zwar § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG, der als Grundsatz der Raumordnung, ausdrücklich Böden und Klima als schutzwürdig anspricht, geht aber im Folgenden mit buchstäblich keinem Wort auf die Schutzgüter „Boden“ und „Klima“ ein (RVP-Dokument 04_RUHBENS_RVP_Teil_B_RVS.pdf, Seite 36-41).

Die Grundsätze G.1 „Erfordernisse des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel berücksichtigen“ und G.23 „Bodenschutz, Funktionen von Böden erhalten“ des Regionalplans Köln werden gar nicht erst erwähnt. In der Raumverträglichkeitsstudie für Ruhbens sucht man nach Begriffen wie „Moor“, „Humus“ und „klimarelevant“ vergeblich. Offenbar hat die eigentliche Raumverträglichkeitsstudie für Ruhbens den Klimaschutz schlicht vergessen.

Dabei lagen die wesentlichen Grundlagendaten bereits vor: Dennoch fehlt es auch im RVP-Dokument 11_RUHBENS_RVP_Teil_C_ÜPU.pdf an der quantitativen und qualitativen Bewertung der durchquerten Räume im Hinblick auf ihre Funktionen für Klimaschutz und Klimafolgenanpassung. Es mag zutreffen, dass nur kleinflächig klimarelevante Böden beeinträchtigt werden, nach Teil C nur in den Segmenten E02 und F01 der Varianten auf 0,16 bzw. 0,38 km, etwa zwischen Gey und Birgel im Kreis Düren (RVP-Dokument 11_RUHBENS_RVP_Teil_C_ÜPU.pdf, Seite 43). Es mag auch zutreffen, dass die Inanspruchnahme von Waldflächen im Vorzugskorridor relativ konsequent vermieden wird (die Variante V9 führt dagegen über 7,5 km durch Wald, Teil A, S. 94). Dennoch sind die Folgen auch dieses Leitungsbaus auf den Ausstoß von Klimagasen nicht irrelevant. Es wäre nötig und auch möglich diesen Ausstoß zu quantifizieren, etwa durch eine überschlägige Abschätzung des Waldverlustes oder der Folgen der Eingriffe in die unterschiedlichen Bodentypen. Die Lage der verschiedenen Bodentypen ist ja grundsätzlich bekannt (siehe Karte 17_RUHBENS_RVP_Teil_C_ÜPU_C5_Boden.pdf). Ergo muss auch eine überschlägige CO2-Quantifizierung machbar sein.

Die Naturschutzverbände halten daher die Antragsunterlagen nicht für aussagekräftig für eine RVP. Der Antragsteller sollte zunächst belastbare Unterlagen beibringen.

7. Natürliche Senken unterschätzt und Klimaanpassung verfehlt

Der Bundesrat hat im Gesetzgebungsverfahren zum KSpTG die Vermeidung und Reduktion von Treibhausgasen sowie den Schutz natürlicher Senken als „für unverzichtbar und für prioritär umzusetzen“ bezeichnet (Stellungnahme vom 26.09.2025, BR-Drs. 379/25 (B)). 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).

8. Raumwiderstandsanalyse und Variantenvergleich

8.1 Ausschluss von Bereichen mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz

Aus den in Punkt 6 genannten Gründen sind Moorböden, Bruchwaldstandorte und grundwasserabhängige Feuchtgebiete in die Raumwiderstandsklasse IV 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.

8.2 Herabstufung von Wald und Bereichen zum Schutz der Natur

Bereiche zum Schutz der Natur (BSN), Naturschutzgebiete und NATURA 2000-Gebiete stehen in Raumwiderstandsklasse III statt IV und Waldbereiche in Raumwiderstandsklasse II (11_RUHBENS_RVP_Teil_C_ÜPU.pdf, Tabelle 6). Fachlich ist diese Einstufung im waldarmen Planungsraum nicht vertretbar. Wald und die oben genannten Schutzgebiete sind in Raumwiderstandsklasse IV einzustufen; hilfsweise ist jede Querung gesondert zu begründen.

8.3 Ausblendungen in der Methodik

Landschaftsschutzgebiete „werden im Rahmen der Raumanalyse nicht berücksichtigt“ (Teil A, S. 61). Natura-2000-Fragen, Artenschutz, die Standorte der Absperrstationen und die Wasserhaltung werden in das Planfeststellungsverfahren verschoben (Teil C, S. 15, 18; Teil D, S. 175; Teil E, S. 120). Der Artenschutz stützt sich allein auf Messtischblatt-Quadranten und das Fundortkataster, eigene Kartierungen gibt es nicht (Teil E, S. 24 f., 27).

Die Bündelung mit der Bestandsleitung 79 und der geplanten Wasserstoffleitung H2ercules-Belgien wird durchgehend als Vorteil gewertet. Eine Betrachtung der kumulativen Wirkungen mehrerer Leitungen im selben Raum fehlt in allen Teilen der Unterlagen. Wir fordern, Landschaftsschutzgebiete in die Raumanalyse einzubeziehen und die kumulativen Wirkungen der Leitungsbündel bereits in der RVP zu bewerten.

9. Anlagensicherheit und Gefahrenabwehr untergewichtet

Die Unterlagen verharmlosen die Risiken: „Kohlenstoffdioxid ist ungiftig, nicht wassergefährdend, farb- und geruchlos“ (Teil A, S. 37, Tab. 4); der Betrieb finde „völlig geräusch- und emissionsfrei statt“ (Teil C, S. 27). Zugleich sieht die Vorhabenträgerin an den Absperrstationen Maßnahmen „für eine Entspannung oder Entleerung“ der Leitungsabschnitte vor, deren Standorte noch offen sind (Teil A, S. 43).

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 „Ruhbens“ 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, O2, 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.

Der Verweis in Kapitel 4.1 Sicherheit der Leitung und rechtliche Grundlagen ab Seite 28 des Erläuterungsberichts (siehe RVP-Dokument 01_RUHBENS_Teil A_Erlaeuterungsbericht.pdf) greift zu kurz, da dort nur die Datenblätter zu Gashochdruckleitungen und Rohrfernleitungen mit ganz anderen Zielen und Gaszusammensetzungen erwähnt werden. Es fehlt an technischen Spezifikationen für diese besondere Konstellation einer Sammelleitung für CO2 aus unterschiedlichen Quellen, die genannten Regelwerke sind darauf nur eingeschränkt anwendbar.

Der hohe Auslegungsdruck von 200 bar lässt vermuten, dass die Pipeline nicht nur als Pipeline, sondern auch als Kurzzeit-Speicher genutzt werden soll. Das lehnen wir mit Blick auf die gebotene Risikominderung ab. Die Unterlagen nennen nur den Auslegungsdruck von 200 bar (Teil A, S. 37, Tab. 4), keinen Betriebsdruck und keine Aussage, ob die Leitung auch als Puffer zwischen Abscheidung und Schiffsverladung dienen soll. Druck und Füllmenge bestimmen, wie viel CO2 bei einem Leitungsbruch austritt. Wir fordern die Angabe des Betriebsdruckbereichs und der geplanten Fahrweise als Grundlage der Ausbreitungsbetrachtung.

Eine Ausbreitungsbetrachtung für einen Vollbruch einer Leitung DN 800 bei 200 bar Auslegungsdruck (RVP-Dokument 01_RUHBENS_Teil A_Erlaeuterungsbericht.pdf) fehlt in allen Teilen der RVP-Unterlagen.

Nach Auffassung der Naturschutzverbände führt eine CO2-Pipeline, die aus unterschiedlichen Quellen verunreinigtes CO2 vermischt, zu besonderen Risiken, was bei der RVP jedoch überhaupt nicht räumlich berücksichtigt wurde. Es fehlt die raumordnerische Vorsorge gegenüber Störfall- und Havarie-Risiken. Technische Risiken, insbesondere Korrosion und Leitungsleckagen, sind methodisch in 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 die Entwicklung ihrer Sicherheitsleitlinien zurückgestellt, da eine zulässige Zusammensetzung des CO2-Stroms bislang mangels ausreichender Daten nicht festgelegt werden konnte (CEN/TC 474, Stellungnahme vom 12.06.2025). Damit fehlt gerade für die Begleitstoffe, die die Korrosion bestimmen, eine verbindliche Grundlage. 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 Köln-Wesseling, Aachen-Stolberg-Eschweiler, Düren ist zudem eine überschlägige Störfallbetrachtung (Ausbreitung, Senken, Bachtäler), Mindestabstände zu Wohngebieten, Schulen, Kitas und Erholungsschwerpunkten sowie eine Begründung der Abstände zwischen den Absperrstationen erforderlich. Hierbei ist die oben genannte Zusammensetzung des aus unterschiedlichen Quellen eingespeisten CO2-Stroms zu berücksichtigen.

10. Fehlende Berücksichtigung der EU-Wiederherstellungsverordnung

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. Biotopverbundflächen, Waldflächen und Naturschutzgebiete ebenso wie 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.

11. Raumbezogene Kritik: Vorzugskorridor und Varianten

11.1 Einordnung

Der Vorzugskorridor (TKS A01, B01, A03, C01, A04, A05, A06, A08, A09, A10; Teil A, S. 100) ist über weite Strecken an die Bestandsleitung 79 und an die geplante Wasserstoffleitung H2ercules-Belgien gebündelt (Teil A, S. 14). Wald und große Schutzgebiete betreffen vor allem die Varianten.

Konfliktfrei ist der Vorzugskorridor nicht, wie die folgenden Punkte zeigen. Zur fehlenden Kumulationsbetrachtung siehe Ziffer 8.3.

11.2 Vorzugskorridor

a) Trinkwasserschutz. Im TKS A10 quert die potenzielle Trassenachse auf 2,82 km die Schutzzone II eines Wasserschutzgebiets (Teil C, S. 41, Tab. 11). Erhebliche Auswirkungen sind nach Teil C auch unter Anwendung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nicht auszuschließen (Teil C, S. 40 f.). Es ist der einzige Befund mit erheblichen Auswirkungen im Schutzgut Wasser; in der Beschreibung und Zusammenfassung von Teil A kommt er nicht vor (Teil A, S. 97–103). Nach den Daten des LANUK liegt ein großer Teil dieser Querung in der geplanten Neuausweisung „Eicher Stollen“, die Teil A ebenfalls nicht nennt.

Zum zukünftig besonders wichtigen Wasserschutzgebiet Dirmerzheim im TKS A03 widersprechen sich die Unterlagen. Teil A nennt eine Querung der festgesetzten Zone IIIB „auf einer Länge von ca. 290 m“ (Teil A, S. 79); die geplanten Erweiterungen des Wasserschutzgebiets erwähnt Teil A nicht. Teil C weist für A03 dagegen 21,16 km in Wasserschutzzonen III aus (Teil C, S. 41, Tab. 11). Nach den Daten des LANUK (Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebiete NRW, Stand 25.10.2026) verläuft die potenzielle Trassenachse auf rund 10,7 km in geplanten Zonen IIIB des Wasserschutzgebiets, die dort in zwei Planstufen geführt werden; die 21,16 km in Teil C ergeben sich offenbar aus der Addition beider Planstufen. Wir fordern, die Betroffenheit des festgesetzten, wie des geplanten Wasserschutzgebiets mit der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen und richtig darzustellen, bevor die Raumverträglichkeit beurteilt wird.

Im TKS A09 verläuft das geplante Leitungsbündel auf rund 2,5 km durch die Zone III des Wasserschutzgebiets „Hastenrather Graben“ (Teil A, S. 91). Im TKS A03 quert der Korridor das Überschwemmungsgebiet des Swistbachs auf rund 1,8 km ohne Umgehungsmöglichkeit (Teil A, S. 79). Ob die seit 17.10.2025 vorläufig gesicherte, größere Abgrenzung „Swistbach und Nebengewässer“ berücksichtigt ist, lässt sich den Unterlagen nicht entnehmen.

b) Natura 2000. Im TKS A03 quert die potenzielle Trassenachse das FFH-Gebiet „Villewälder bei Bornheim“ (DE 5207-304) auf rund 160 bis 170 m (Teil A, S. 79; Teil D, S. 74); direkte Wirkungen auf den Lebensraumtyp 9160 sind nicht ausgeschlossen (Teil D, S. 74, 78). Im TKS A10 kreuzt die Achse Flächen des Lebensraumtyps 6130 „Schwermetallrasen“ außerhalb der FFH-Gebiete (Teil D, S. 163, 166); dieser Lebensraumtyp gilt „bei einer vollständigen Beseitigung des Bestandes als nicht regenerierbar“ (Teil D, S. 112). Am FFH-Gebiet „Schlangenberg“ (DE 5203-308) verläuft die Achse „mit einem Abstand von mindestens 50 m“; indirekte Wirkungen durch Wasserhaltung auf den Lebensraumtyp 9130 können nach Teil D „nicht ausgeschlossen werden“ (Teil D, S. 154). Am FFH-Gebiet „Werther Heide, Napoleonsweg“ liegt die Achse rund 25 m neben der Gebietsgrenze (Teil D, S. 113), bei Arbeitsstreifen von bis zu 38,5 m Breite (Teil A, S. 39). Dass

unter diesen Umständen erhebliche Beeinträchtigungen bereits auf Ebene der RVP verneint werden, halten wir für nicht tragfähig.

c) Naturschutzgebiete. Das TKS A10 „durchschneidet“ die Naturschutzgebiete „Indetal“ und „Klauserwäldchen und Frankenwäldchen“ sowie nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope (Teil A, S. 98). Die potenzielle Trassenachse quert das NSG „Indetal“.

d) Bereiche für den Schutz der Natur. Der Vorzugskorridor quert BSN in den TKS B01, A03, A04, A05, A09 und A10, allein in A03 auf rund 4,5 km (Teil A, S. 79); in A09 bildet ein BSN einen Querriegel, der nicht umgangen werden kann (Teil A, S. 91). Die Ausnahme nach Ziel 7.2-3 LEP NRW setzt voraus, dass die Nutzung nicht an anderer Stelle realisierbar ist (Teil A, S. 75). Die vorab verworfene Variante UV01 hätte die BSN bei Sechtem und Merten umgangen und wurde wegen 1,3 bzw. 2,7 km Mehrlänge verworfen (Teil A, S. 67). Mehrlänge allein begründet die Ausnahme nicht.

e) Boden. In den TKS A04 und A08 sind erhebliche Auswirkungen auf den Boden nicht auszuschließen (Teil C, S. 37 f., 50).

11.3 Varianten im Raum Düren

Für alle drei Varianten V7 (Vorzugskorridor), V8 und V9 können erhebliche Auswirkungen auf den Boden „nicht vermieden werden“, für V8 und V9 zusätzlich nicht auf den Menschen (Teil C, S. 51; Teil A, S. 96). Im Raum Düren gibt es nach den eigenen Unterlagen keine Variante ohne erhebliche Umweltauswirkungen. Der Variantenvergleich bewertet nur relativ. Wir fordern, in der gutachterlichen Stellungnahme absolut festzustellen, ob im Raum Düren ein raumverträglicher Korridor besteht.

Die Varianten V8 und V9 führen über das TKS E01 südlich um Düren über Kreuzau. E01 quert die Rur im FFH-Gebiet „Rur von Obermaubach bis Linnich“ (DE 5104-302), im NSG „Teilbereiche der Ruraue im Stadtgebiet Düren“ und im Überschwemmungsgebiet auf rund 100 bis 110 m (Teil A, S. 92; Teil D, S. 94, 99), im Randbereich des prioritären Auenwalds (LRT 91E0*). Das TKS E02 (nur V8) quert zwei Allgemeine Siedlungsbereiche auf 0,65 km ohne Umfahrungsmöglichkeit (Teil B, S. 102, Tab. 47); Teil A spricht von einem Zielverstoß, „der auch unter Anwendung von Maßnahmen nicht aufgelöst werden kann“ (Teil A, S. 25), Teil B kommt dennoch zu „voraussichtlich vereinbar“ (Teil B, S. 147–149). Das TKS F01 (nur V9) führt über 7,5 km durch Wald, auf rund 6,5 km durch BSN, durch die NSG „Hohle Schell“ und „Lamersiefen“ und entlang der Zonen II und III des Wasserschutzgebiets „Wehebachtalsperre“ (Teil A, S. 93 f.); betroffen sind Wildkatze, Haselmaus, Waldfledermäuse und Brutvögel (Teil E, S. 120).

Wir fordern, V8 und V9 in der gutachterlichen Stellungnahme ausdrücklich als nicht raumverträglich festzustellen, damit sie im Planfeststellungsverfahren nicht als Ausweichtrasse zurückkehren.

11.4 Weitere Varianten

Die Variante A02 (V1) führt durch den Landschaftspark Eichholz, quert BSN auf 0,84 km und berührt das NSG „Auf dem Schneeberge“ (Teil A, S. 74 f.). Die Variante A07 (V5) quert an der Halde Nierchen 800 m Wald (Teil A, S. 85). Beide sind zu Recht nicht Vorzugskorridor; sie dürfen im weiteren Verfahren nicht als Ausweichvarianten wiederkehren.

11.5 Beachtung von Feldvogel-Vorkommen

Die Leitung verläuft in weiten Bereichen durch Agrarräume mit bedeutenden Feldvogellebensräumen. Deren landesweite Bedeutung und der ungünstige Erhaltungszustand sämtlicher Feldvogel-Arten ist in der nachfolgenden Planung zu beachten. Einerseits durch eine Bauzeitenregelung, die die Vertreibung der Feldvögel möglichst ausschließt, andererseits durch quantitativ ausreichende und qualitativ hochwertige CEF-Maßnahmen für die Feldvögel, deren zeitweise Vertreibung nicht vermieden werden konnte, und schließlich durch eine Rekultivierung der in Anspruch genommenen Bereiche, die die Wiederansiedlung von Feldvögeln begünstigt. Hierzu ist jedenfalls für die nachfolgende Planfeststellung eine detaillierte Kartierung der Vorkommen erforderlich, um über belastbare Daten zur Verbreitung und zur betroffenen Brutpaar-Zahl zu verfügen.

Für Rückfragen stehe ich unter der Telefon-Durchwahl 0208-88059-16 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Michael Gerhard