

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

Verschmutzung des Greifswalder Boddens mit Schmierfett durch das Unternehmen Nord Stream 2

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. Wurde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens durch die Genehmigungsbehörde die Möglichkeit von baubedingten Verunreinigungen thematisiert und erfolgte diesbezüglich eine Vorgabe zum Einsatz von z. B. biologisch abbaubaren Bau-, Betriebs- oder Arbeitsstoffen?

Die Errichtung und der Betrieb einer Transit-Rohrleitung in oder auf dem Festlandsockel unterliegen nach § 133 Absatz 1 des Bundesberggesetzes (BBergG) vom 13. August 1980 (BGBl. I S. 1310), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 4 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808), einer doppelten Genehmigungspflicht, zum einen in bergbaulicher Hinsicht mit dem Bergamt Stralsund als zuständige Behörde und zum anderen hinsichtlich der Ordnung der Nutzung und Benutzung der Gewässer über dem Festlandsockel und des Luftraums über diesen Gewässern mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) als zuständige Behörde.

Im Zuge des bergrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 133 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 BBergG hat das Bergamt Stralsund, neben der Vereinbarkeit des Vorhabens mit der Aufsuchung und Gewinnung von Bodenschätzen, insbesondere die technische Sicherheit der Pipeline geprüft und bewertet. Die Sicherheitsanforderungen sind in der Regel erfüllt, wenn die geplante Rohrleitung den einschlägigen Rechtsvorschriften und technischen Regeln entspricht.

Das Bergamt Stralsund beauftragte hierzu die Germanischer Lloyd Industrial Services GmbH (GLIS) als Sachverständiger tätig zu werden, um die technische Sicherheit der Transit-Rohrleitungen „Nord Stream 2“ im Bereich des deutschen Festlandssockels zu überprüfen. Nach Aussage des Gutachters in seiner Konformitätserklärung beschreiben die geprüften Dokumente das Bauvorhaben der Nord Stream 2 AG regelkonform.

Umweltfachliche Belange wurden durch das BSH in der Genehmigung vom 27. März 2018 umfangreich geprüft und bewertet (§ 133 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, Absatz 2, 2a BBergG).

Darüber hinaus bedürfen gemäß § 43 Satz 1 Nummer 2 des Gesetzes über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz - EnWG) vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 6 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808, 2018 I 472), die Errichtung und der Betrieb von Gasversorgungsleitungen mit einem Durchmesser von mehr als 300 Millimetern der Planfeststellung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde, hier das Bergamt Stralsund. Im Zuge des energierechtlichen Planfeststellungsverfahrens für die 12 Seemeilen-Zone wurden alle umweltrelevanten Belange umfassend geprüft. Im Zusammenhang mit möglichen Gewässerverschmutzungen und ähnlichem wurden insbesondere folgende Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss des Bergamtes Stralsund vom 31. Januar 2018 aufgenommen:

- „A.3.1.18 Jede Verunreinigung des Meeres durch Öl oder andere Stoffe, die zu schädlichen Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Meerwassers und/oder des Meeresgrunds führen kann, ist zu vermeiden. Insbesondere dürfen Ölrückstände der Maschinenanlage, Fäkalien, Verpackungen, Abfälle sowie Abwässer nicht in das Meer eingeleitet werden. Tritt eine Verunreinigung ein, so ist diese unverzüglich mit dem Bericht nach A.3.1.14 dem WSA Stralsund zu melden.
- A.3.1.19 Es dürfen keine Arbeitsgeräte, Trossen oder andere Gegenstände in das Meer gelangen und auf dem Meeresgrund zurückgelassen werden. Nach Abschluss der Verlegung hat der Vorhabenträger (VT) gegenüber der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt- Standort Kiel (GDWS) und dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Stralsund den Nachweis über die Reinheit des unmittelbaren Trassenkorridors durch geeignete Maßnahmen (z. B. Videoaufnahmen/Side Scan Sonar-Aufnahmen) zu erbringen.
- A.3.1.20 Die Baggerarbeiten haben so zu erfolgen, dass erhöhte Eintreibungen in die Fahrwasser ausgeschlossen werden. Außerdem sind die Baggerarbeiten und Verfüllungen der Pipelinetrasse so auszuführen, dass möglichst eine ebene Sohle entsteht. Es dürfen keine Grate bzw. Absätze entstehen. Die Rückverfüllung des Bodens nach Einbringen der Pipeline in den Graben hat so zu erfolgen, dass lediglich die verfahrensbedingten Toleranzen nicht überschritten werden.
- A.3.6.15 Alle Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen sind der zuständigen UWB oder der nächsten Polizeidienststelle unverzüglich anzuzeigen.“

Eine explizite Vorgabe zum Einsatz biologisch abbaubarer Betriebsstoffe erfolgte im Planfeststellungsbeschluss nicht. Vom Vorhabenträger können grundsätzlich nur solche Maßnahmen gefordert werden, die dem Stand der Technik entsprechen.

Dazu gehört auch die Verpflichtung des Vorhabenträgers, das gesamte Bauverfahren, einschließlich der Bagger- und Verlegearbeiten entsprechend dem Stand der Technik auszuführen (§ 49 EnWG). Die technischen Eigenschaften, die Schmierstoffe und Hydraulikflüssigkeiten erfüllen müssen, um für bestimmte Anwendungen freigegeben zu werden, sind in Normen internationaler (ISO/TC28/SC4) und nationaler Normungsgremien (Deutsches Institut für Normung e. V.) festgelegt. Außerdem wurden in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und in der Erörterung zu den zu verwendenden Schmierstoffen keine Anmerkungen beziehungsweise Ausführungen gemacht.

2. Wann, wie, durch wen und in welchem Umfang wurden die Behörden über den Austritt von Fettklumpen und Verunreinigungen an der Küste informiert?

Am 20. Mai 2018, um 12:10 Uhr erhielt die Einsatzleitstelle des Polizeipräsidiums Neubrandenburg durch einen Bürger telefonisch über Notruf (110) Kenntnis darüber, dass der Strandabschnitt Palmer Ort bis Konower Ort (ca. zwei Kilometer) mit mehreren schmierigen Klumpen, die nach altem Öl riechen, verunreinigt ist.

Zuständigkeitshalber informierte daraufhin die oben genannte Einsatzleitstelle um 12:12 Uhr die integrierte Rettungsleitstelle Vorpommern-Rügen. Diese informierte wiederum das zuständige Ordnungsamt und die örtliche Freiwillige Feuerwehr Zudar.

Das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StALU VP) wurde als die für die betroffenen Küstengewässer (Greifswalder Bodden, Strelasund) zuständige untere Wasserbehörde wie folgt informiert:

Am 20. Mai 2018, um 21:17 Uhr informierte die Wasserschutzpolizeiinspektion (WSPI) Stralsund telefonisch über Schmierfettanlandungen im Bereich Südost-Rügen (Zudar).

Am 21. Mai 2018, um 16:33 Uhr informierte die WSPI Stralsund telefonisch über Schmierfettanlandungen im Bereich des Strelasunds (Stahlbrode).

Am 22. Mai 2018 wurde das StALU Vorpommern durch Bürger (per E-Mail) und durch den Naturschutzbund (NABU) Greifswald telefonisch über Schmierfettanlandungen am zurückliegenden Wochenende im Bereich Strelasund/Stahlbrode und Südost-Rügen/Palmer Ort informiert.

Am 24. Mai 2018 wurde das StALU Vorpommern von Bürgern telefonisch und per E-Mail über Schmierfettanlandungen im Bereich Wampen informiert.

Am 24. Mai 2018 informierten Mitarbeiter der Nord Stream 2 AG im Zuge der Kontrolle von Baggerschiffen der Nord Stream 2-Baustelle mündlich über einen „zurückliegenden Vorfall“, der mit Schmierfettaustritt im Zusammenhang stehen könnte.

Am 27. Mai 2018 informierte ein Mitarbeiter der Nord Stream 2 AG mündlich darüber, dass Schmierfett auf dem Baggerschiff „Peter the Great“ am 19. Mai 2018 mit einer maximalen Austrittsmenge von ca. 130 Kilogramm ausgetreten sei.

Weitere Meldungen der Wasserschutzpolizei, des NABU und einzelner Bürger liefen über das Rufbereitschafts-Telefon des StALU VP auf.

Am 4. Juni 2018 informierte die Nord Stream 2 AG per E-Mail über die Verursachung des Schmierfettaustritts auf dem Baggerschiff „Peter the Great“ am 19. Mai 2018 mit einer ausgetretenen Schmierfett-Menge von bis zu 145 Kilogramm.

Am 5. Juni 2018 übermittelte die Nord Stream 2 AG den Untersuchungsbericht der von ihr beauftragten Global Maritime Deutschland GmbH (Hamburg) zum Schmierfettaustritt auf dem Baggerschiff „Peter the Great“ (englischsprachige Fassung).

3. Welche Verunreinigungen durch Öl oder Fette (Art, Umfang) von Gewässern und Küsten wurden abschließend festgestellt?

Die Nord Stream 2 AG hat einen Schmierfettaustritt auf dem Baggerschiff „Peter the Great“ in den Greifswalder Bodden von bis zu 145 Kilogramm ermittelt.

Im Zuge der Beräumung angelandeter Schmierfettverunreinigungen wurden ca. 95 Kilogramm Schmierfett aufgesammelt. Von Schmierfettanlandungen waren insgesamt 15 Kilometer Strände und Ufer des Greifswalder Boddens und des Strelasunds betroffen. Dabei waren Ufer und Strände auf zehn Kilometer mäßig verunreinigt, auf fünf Kilometer wurden Einzelfunde beräumt.

4. Wie, wann und durch wen wurden diese Verschmutzungen beseitigt?
Wer trägt die entstandenen Kosten?

Die Schmierfettanlandungen wurden durch manuelle Aufnahme bzw. durch den Einsatz handgeführter Geräte (Schaufel, Harke etc.) an den betroffenen Ufern und Stränden geborgen und teilweise mit anhaftenden Beimengungen (Sand, Steine, Treibsel) beräumt.

Die am 20. Mai 2018 und 21. Mai 2018 bekannt gewordenen Verschmutzungen im Bereich Zudar (Südost-Rügen) und Stahlbrode (Strelasund) wurden durch örtliche Kräfte (Freiwillige Feuerwehr, Bauhofmitarbeiter der Gemeinde o. Ä.) beseitigt. Vom 24. Mai 2018 bis 31. Mai 2018 nahmen Helfer, die von der Arbeitsgemeinschaft JV Tideway BV/Codralux SA (Auftragnehmer der Nord Stream 2 AG) beauftragt wurden, Strand- und Uferberäumungen vor. Am 26. Mai 2018 wurden Schmierfettanlandungen im Bereich Wampen durch das Technische Hilfswerk (THW), Ortsverband Stralsund, beräumt. Seit dem 31. Mai 2018 hat die Nord Stream 2 AG die Baltic Taucherei- und Bergungsbetrieb Rostock GmbH (mit der FIUM GmbH & Co. KG im Unterauftrag) mit der systematischen Erkundung und Beräumung von Schmierfettanlandungen an Ufern und Stränden des Greifswalder Boddens beauftragt. Darüber hinaus wurden vergleichsweise geringe Schmierfettmengen durch ehrenamtliche Naturschutzmitarbeiter und Mitarbeiter von Behörden (Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald) insbesondere bei Kontrollgängen in betroffenen Naturschutzgebieten mit beräumt.

Die seit dem 25. Mai 2018 von der Nord Stream 2 AG in Aussicht gestellte Kostenübernahme wurde schriftlich am 1. Juni 2018 erklärt. Die Kosten für die Aufwendungen zur Beseitigung der Schmierfett-Verschmutzungen trägt die Nord Stream 2 AG.

5. Gibt es während der Baggerarbeiten Kontrollen der Einhaltung der vorgegebenen Umweltstandards für den Bau von Nord Stream 2 oder sind diese vorgesehen?
 - a) Wenn ja, durch wen erfolgen diese Kontrollen?
 - b) Wenn nicht, warum erfolgen keine baubegleitenden Kontrollen?

Die Fragen 5, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Eine Kontrolle von Umweltstandards erfolgt durch die fachlich zuständigen Landesbehörden, im vorliegenden Fall durch das StALU VP. Maßnahmen, die auf der Grundlage des Gefahrenabwehrrechts erlassen werden sollen, sind von der zuständigen Ordnungs- beziehungsweise Sonderordnungsbehörde zu treffen. Dem Bergamt Stralsund wurde eine solche Befugnis im Zusammenhang mit der Durchführung des energierechtlichen Planfeststellungsverfahrens nicht verliehen [siehe § 3 Absatz 1 Nummer 4 des Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung in Mecklenburg-Vorpommern (Sicherheits- und Ordnungsgesetz - SOG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. Mai 2011 (GVOBl. M-V, S. 246) zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. März 2018 (GVOBl. M-V S. 114)]. Dagegen sind dem jeweiligen Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt gemäß § 107 Absatz 4 Nummer 5 des Wassergesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG) vom 30. November 1992 (GVOBl. M-V, S. 669), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 27. Mai 2016 (GVOBl. M-V, S. 431, 432), Aufgaben der Gefahrenabwehr im Zusammenhang mit dem Gewässer- und Küstenschutz zugewiesen worden. Das StALU VP ist als zuständige untere Wasserbehörde für die ordnungsrechtlichen Belange zuständig.

Das Bergamt Stralsund hat die Aufgabe, die Einhaltung der dem Vorhabenträger (VT) auferlegten Nebenbestimmungen zu überwachen. Dazu gehört auch, dass der Vorhabenträger verpflichtet ist, einen täglichen Bericht über den Bauablauf und die eingesetzten Fahrzeuge, einschließlich möglicher Verunreinigungen des Meeres zu erstellen und dem Bergamt Stralsund sowie dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Stralsund vorzulegen (Nebenbestimmung A.3.1.14 und A.3.1.18 des Planfeststellungsbeschlusses vom 31. Januar 2018). Des Weiteren ist für das gesamte Vorhaben eine ökologische Baubegleitung (Nebenbestimmung A.3.8.6) angeordnet worden:

„Für das Vorhaben ist eine ökologische Baubegleitung (einschließlich der bodenkundlichen Aspekte) zu beauftragen. Die ökologische Baubegleitung überwacht und dokumentiert vor Ort die sachgerechte Umsetzung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (vgl. Antragsunterlage, Teil G.01, Kapitel 9) und der sonstigen naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen und ist durch eine entsprechend ausgebildete Fachkraft durchzuführen.

Folgende Zielsetzungen der ökologischen Baubegleitung sind insbesondere zu beachten:

- Sicherung und Kontrolle der Maßnahmen zur Konfliktvermeidung und -minderung,
- Umsetzung des Monitoringkonzeptes,
- Einhaltung der angestrebten Höchstwerte für Trübung, Trennung der verschiedenen Substrate im Zuge der Baggerarbeiten gemäß der festgestellten Maßnahmen M4/M5 (vgl. Antragsunterlage, Teil G.02), Überwachung der Wiederherstellung der Biotopstruktur im Bereich des Rohrgrabens,
- Trennung des Baggerguts bei der Zwischenlagerung auf dem marinen Zwischenlager (Klappstelle),
- Vogel Lebensräume (z. B. Mauserplätze, Rastplätze) bei der Wahl von Anfahrtswegen zum Baufeld zu meiden,
- die Inanspruchnahme des Gewässers zeitlich und räumlich auf das unabdingbare Maß zu reduzieren,
- dass Sedimentverfrachtungen und Trübstofffahnen durch die Nutzung geeigneter Technik minimiert werden.

Die ökologische Bauüberwachung nimmt an Bauberatungen teil und weist die am Bau Beschäftigten in die naturschutzfachlichen und ökologischen Aspekte der Bauausführung ein. Im Fall von Abweichungen von naturschutzfachlichen Maßgaben hat sie diese ebenfalls zu dokumentieren. Der VT hat solche Abweichungen unverzüglich der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen. Die Dokumentation der ökologischen Baubegleitung ist der Planfeststellungsbehörde mindestens monatlich oder auf gesonderte Anforderung unverzüglich, vorzulegen.

Die Ansprechpartner für die ökologische Baubegleitung sind der Fachbehörde für Naturschutz über die Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor jeweiligem Baubeginn schriftlich zu benennen. Zum Stand der Umsetzung und zur Kontrolle ist der Fachbehörde für Naturschutz monatlich ein Sachstandsbericht und spätestens sechs Monate nach jeweiligem Bauende (onshore, offshore) ein Abschlussbericht vorzulegen.“

6. Gibt es Verunreinigungen, die nicht beseitigt werden können?
Wenn ja, sind dafür Kompensationsmaßnahmen geplant?

Es wird von einer ausgetretenen Schmierfett-Menge von ca. 145 Kilogramm ausgegangen. Da bisher ca. 95 Kilogramm Schmierfett-Verunreinigungen aufgenommen wurden, ist der Verbleib von ca. 50 Kilogramm Schmierfett ungeklärt. Das nicht wieder aufgefundene Schmierfett kann

- in die offene Ostsee abgetrieben worden sein oder/und
- zwischenzeitlich fein verteilt (dispergiert) im Wasserkörper oder/und am Gewässerboden des Greifswalder Boddens vorliegen oder/und
- in so kleinteiliger Form an Ufer- und Stränden angespült worden sein, dass es dort nicht wahrnehmbar oder/und nicht aufnehmbar ist.

Kompensationsmaßnahmen sind nicht geplant.

7. Wurde nach Bekanntwerden der Verschmutzungen das Havariekommando in Cuxhaven informiert und einbezogen?
 - a) Wurde der vom Havariekommando Cuxhaven erstellte „Leitfaden zu Untersuchungen nach Schadstoffunfällen in Nord und Ostsee“ berücksichtigt?
 - b) Wenn nicht, ist dies zukünftig geplant?

Informationen zu Schadensereignissen in Küstengewässern mit wassergefährdenden Stoffen (Gewässerverunreinigungen) größeren Ausmaßes werden unter anderem durch die Wasserschutzpolizei an das Maritime Lagezentrum (MLZ) im Havariekommando gemeldet. Das StALU Vorpommern hat das Havariekommando insbesondere in die Gefahrenerkundung und Verursacherermittlung einbezogen (Driftprognosen zur Schadstoffausbreitung und -herkunft, Ölüberwachungsflug im Rahmen der luftgestützten Seeraumüberwachung u. a.).

Zu a)

Der „Leitfaden zur Untersuchung von Umweltauswirkungen nach Schadstoffunfällen in der deutschen Nord- und Ostsee“* stellt ein Untersuchungskonzept zur Ermittlung von Umweltauswirkungen bei großen Schadstoffunfällen und schwerpunktmäßig bei Ölunfällen dar.

Als große Schadstoffunfälle werden unter Bezugnahme auf die Bund-Länder-Vereinbarung zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV SUB)** im Sinne der Richtwerte für „Komplexe Schadstoffunfälle“ Schadstoffmengen von mehr als 5 - 50 Kubikmeter Öl angesehen. In dieser Hinsicht ist bei der hier gegebenen Schadenslage des Austritts und der Anlandung von ca. 145 Kilogramm schmieröhlhaltigem Schmierfett die Schadstoffmenge zu gering, als dass das oben genannte Untersuchungskonzept Anwendung finden kann und die Feststellung direkter Schadwirkungen auf Umweltkompartimente zu erwarten ist.

Quellen:

- * UEG/HK (2018): Leitfaden zur Untersuchung von Umweltauswirkungen nach Schadstoff-unfällen in der deutschen Nord- und Ostsee 170 S. Havariekommando, Cuxhaven (i. d. F. vom 28. April 2018).
- ** UnfManagVbgG MV - Gesetz zu den Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Ländern Freie Hansestadt Bremen, Freie und Hansestadt Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein zur Verbesserung des gemeinsamen Unfallmanagements auf der Nord- und Ostsee vom 15. Juli 2002 (GVOB1. M-V S. 475); Anlage 2: Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV SUB).

Zu b)

Bei großen Schadstoffunfällen (Komplexen Schadstoffunfällen), die unter der Einsatzleitung des Havariekommandos abgearbeitet werden, ist die Anwendung des „Leitfadens zur Untersuchung von Umweltauswirkungen nach Schadstoffunfällen in der deutschen Nord- und Ostsee“* beziehungsweise des zugrunde liegenden Monitoringkonzeptes*** vorgesehen.

Quelle:

- *** IfAÖ GmbH (2016): Erstellung eines Untersuchungskonzeptes für einen großen Schadstoffunfall zur Ermittlung von Umweltauswirkungen in der deutschen Nord- und Ostsee (Monitoringkonzept) - 321 S., Auftraggeber: Havariekommando, Projektbegleitung: UEG, Neu-Broderstorf

8. Gibt es Schlussfolgerungen, die durch das Land und die zuständigen örtlichen Behörden aus den Verschmutzungen gezogen wurden, um künftig schneller und abgestimmter auf solche Vorfälle reagieren zu können?
Wenn ja, welche sind dies?

Nach Einschätzung der Landesregierung haben die zuständigen Behörden im vorliegenden Fall zügig und abgestimmt zusammengearbeitet. Weitergehende Schlussfolgerungen liegen nicht vor.

9. Gibt es seitens der Landes- und Kreisverwaltung Katastrophenschutzpläne für solche und ähnliche Szenarien?
Werden diese geübt?

Die gegebene Schadenslage war keine Katastrophe im Sinne von § 1 Abs. 2 des Landeskatastrophenschutzgesetzes (LKatSG M-V). Insofern sind für diese und ähnliche Schadenslagen keine Katastrophenschutzpläne erforderlich.

Die gegebene Schadenslage wurde auch nicht als „Komplexer Schadstoffunfall“ im Sinne des § 2 Abs. 2 der BLV SUB [Quellenangabe siehe Antwort auf Frage 7 a)] eingestuft.

Das Havariekommando hat für die verschiedenen Szenarien und Aspekte der Öl- und Schadstoffunfallbekämpfung verschiedene Konzepte und Leitfäden entwickelt und schreibt diese fort.

Für Öl- und andere Schadstoffunfälle auf Küstengewässern bzw. an der Küste werden in Mecklenburg-Vorpommern jährlich sechs den Küstenbereich und weitere den Seebereich betreffende Übungen im Rahmen des Jahresübungs- und Schulungsplanes (JÜSP) der Bundesländer-Partnergemeinschaft (BLV SUB) bzw. des Havariekommandos unter Beteiligung der zuständigen Staatlichen Ämter für Landwirtschaft und Umwelt und der THW-Fachgruppen Ölschaden durchgeführt.

10. Gibt es eine Erklärung für die Verunreinigung der Küste mit verschiedenfarbigen Fetten?
Ist der Austritt von Schmierfetten Bestandteil des Normalbetriebs bei den durchgeführten Baggerarbeiten?

Bei der gegebenen Schadenslage wurden geringfügige Mengen andersfarbiger Schmierfette als das als Hauptverschmutzung beim Schmierfettaustritt aus dem Baggerschiff „Peter the Great“ ermittelte rötlich-violette Schmierfett gefunden.

Dies deutet darauf hin, dass beim Normalbetrieb schmierungsbedürftiger technischer Einrichtungen im marinen Bereich (wie dem in dieser Schadenslage betroffenen Ponton-Stelzen-Bagger) beim technischen Prinzip der „Verlustschmierung“ grundsätzlich geringe Mengen von Schmierstoffen in das Gewässer gelangen können.

Die Nord Stream 2 AG hat bei Bekanntwerden der Gewässerverunreinigung des Greifswalder Boddens mit Schmierfetten alle Baggerschiffe vorübergehend außer Betrieb genommen und diese erst nach gesonderter technischer Überprüfung und Umrüstung mit biologisch leichter abbaubaren Schmierstoffen und Hydraulikölen wieder in Betrieb genommen.