

Artenschutz

Das Problem mit der Signifikanz



Immer häufiger scheitert der Bau von Windrädern auch an den Einwänden von Vogelschützern. Doch wie riskant ist die Windenergie für Uhu, Rotmilan und Schwarzstorch tatsächlich?

Von Urta Steinhäuser

Behörden und Gerichte sind sich uneins. Das liegt vor allem daran, dass die Rechtslage im Konflikt zwischen Windbranche und Naturschützern nur ungenügend definiert ist. Laut Bundesnaturschutzgesetz besteht kein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot von Tieren, „wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann“¹. Eine Definition, wann genau sich das Tötungsrisiko signifikant erhöht, fehlt jedoch bislang. Um diese Frage zu beantworten und einen Standort angemessen bewerten zu können, müsste der Gesetzgeber alle Lebensrisiken einbeziehen, die durch Infrastruktur und Bauwerke entstehen. Wie viele Vögel sterben an Windrädern? Und wie viele im Straßen- und Schienenverkehr, an Glasscheiben und Gebäuden und durch Freileitungen?

Lebensrisiken an Windrädern

Von allen Risikofaktoren für Vögel in Deutschland ist die Windenergie am besten untersucht. Wissenschaftler, Fachgutachter, Behörden, Naturschützer und Bürgerinitiativen – sie alle beschäftigen sich mit der Frage, wie gefährlich ein Windrad Vögeln werden kann. Die Zentrale Fundkartei in Brandenburg (sogenannte Dürr-Liste) sammelt alle verfügbaren Daten zu Kollisionen an Windenergieanlagen in Deutschland – hingegen gibt es keine Sammelstelle, die durch Glasscheiben und Gebäude, Autos oder Züge getötete Vögel zentral erfasst. Zwischen 2002 und 2019 sind laut der Kartei 3.907 Vögel verschiedener Arten gestorben, nachdem sie mit einem Windrad kollidiert sind. Wissenschaftler gehen zudem von einer hohen Dunkelziffer aus. Die meisten der gemeldeten Tiere werden zufällig gefun-

den; außerdem fressen oder verschleppen Füchse, Marder und weitere Aasfresser wie Krähen und Mäusebussarde die toten Vögel, noch bevor ein Mensch sie finden und melden kann. Dennoch ist es naheliegend, dass Spaziergänger und Anwohner gerade große und auffällige Vogelarten wie Rotmilane und Schwarzstörche deutlich häufiger melden als kleine und geläufige Arten wie zum Beispiel Tauben oder Amseln. Ausgehend von den Daten schätzte Hermann Hötter vom Michael-Otto-Institut im Naturschutzbund Deutschland um 2009 die Anzahl der tatsächlichen Kollisionsopfer an allen deutschen Windenergieanlagen an Land auf insgesamt „zwischen 10.000 und 100.000 pro Jahr“² (vgl. Abb. 1).

¹ § 44 Absatz 5 Satz 1 BNatSchG

² Müller W. (2009): Energie-Mythen – Das Öl geht aus und Windräder töten Vögel. FOCUS online. Link: https://www.focus.de/wissen/klima/tid-14230/mythos-windkraftanlagen-toeten-massenweise-voegel_aid_398163.html

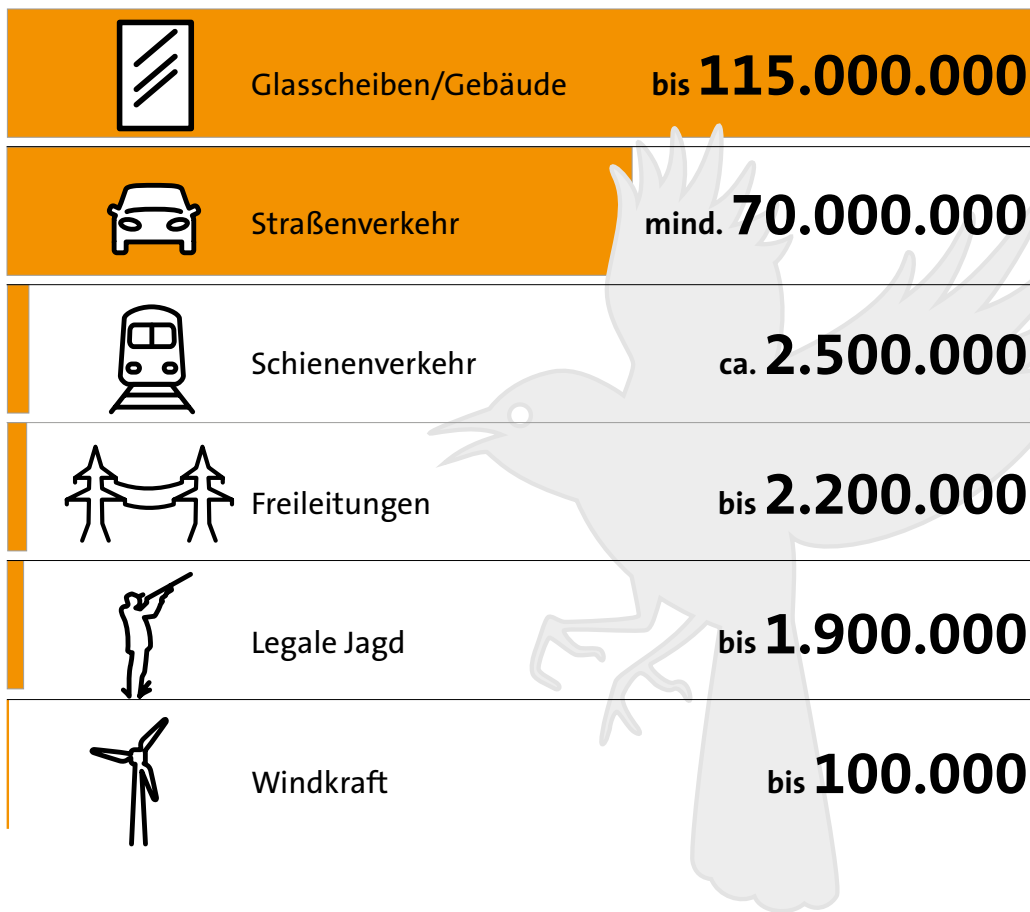


Abbildung 1:
Ursachen für Vogelverluste in Deutschland durch verschiedene menschgemachte Mortalitätsfaktoren. Hier dargestellt sind lediglich die direkten und gut quantifizierbaren Verluste; indirekte Verluste durch das Wegfallen von Lebensräumen (zum Beispiel Überbauung und Abbauflächen), „Kollateralschäden“ in der Landwirtschaft (etwa durch den Einsatz von Agrochemikalien und intensive Bewirtschaftung) oder Verluste durch illegale Jagd und Verfolgung kommen noch hinzu. Ebenso die erwarteten Verluste infolge des Klimawandels.

Tötungsrisiko Straßenverkehr

Selbst hochgerechnet auf den heutigen Bestand an Windrädern in Deutschland, ist das ein Bruchteil verglichen mit der Anzahl an Vögeln, die im Straßenverkehr sterben. Schätzungen reichen von zehn Millionen ³ bis hin zu rund 70 Millionen Vögeln ⁴, die deutschlandweit pro Jahr Autos und Lastwagen zum Opfer fallen (vgl. Abb. 1). Unter den getöteten Tieren sind insbesondere häufige Arten wie Amsel und Haussperling, jedoch tötet der Straßenverkehr auch Greifvögel, Eulen und Rabenvögel, die an Autobahnen

und Landstraßen zeitweise bevorzugt nach Nahrung suchen ⁵. Darunter sind also auch viele der Arten, die bei der Genehmigung von Windparks besonders im Fokus stehen. Auch wenn die Schätzungen zu Schlagopfern im Verkehr auf einer deutlich schwächeren Datengrundlage basieren: Sogar der niedrigere Schätzwert für den Straßenverkehr liegt um das Hundertfache höher als der geschätzte Maximalwert für die Windenergie.

Vogelopfer im Schienenverkehr

Durch den Zusammenstoß mit Zügen kommen schätzungsweise 25-mal so viele Vögel zu Tode wie an Windenergieanlagen. Mit Verweis auf eine Studie, die Vogelschutzmaßnahmen an einer Bahnstrecke im Havelland untersuchte ⁶, beziffert das Eisenbahn-Bundesamt die Kollisionsopfer pro Streckenkilometer an deutschen

Schienenwegen auf 61 getötete Vögel ⁷. Bei 42.327 Kilometer Schienenweg in Deutschland ⁸ (Stand: Ende 2017) sind das mehr als 2,5 Millionen Vögel, die dort jährlich ihr Leben lassen (vgl. Abb. 1).

3 Sudfeldt C., Dröschmeister R., Langgemach T. & Wahl J. (2010): Vögel in Deutschland – 2010. DDA, BfN, LAG VSW, Münster. Link: https://www.dda-web.de/downloads/texts/publications/statusreport2010_ebook.pdf (insbes. S. 19)

4 Bellebaum J. (2011): Untersuchung und Bewertung des Beifangs von Seevögeln durch die passive Meeresfischerei in der Ostsee. Schlussbericht über das F+E-Vorhaben (FKZ 3507 85 090). BfN-Skripten 295, 87 Seiten.

5 vgl. Bernotat D. & Dierschke V. (2016): Übergeordnete Kriterien zur Bewertung der Mortalität wildlebender Tiere im Rahmen von Projekten und Eingriffen – 3. Fassung – Stand 20.09.2016. 460 Seiten., S. 86–88

6 Menz H. (2003): Untersuchungen zur Auswirkung von Vogelschutzmaßnahmen an einer Bahnstrecke auf die Avifauna im NSG „Havelländisches Luch“. Diplomarbeit am Fachbereich Landschaftsnutzung und Naturschutz der Fachhochschule Eberswalde.

7 Eisenbahn-Bundesamt (EBA) (2004/2006): Hinweise zur ökologischen Wirkungsprognose in UVP, LBP und FFH-Verträglichkeitsprüfungen bei Aus- und Neubaumaßnahmen von Eisenbahnen des Bundes. 100 Seiten. Link: <http://www.naturschutzrecht.eu/wp-content/uploads/2008/05/EBA-Wirkungsprognose-11-2006.pdf> ab S. 37 bzw. Tabelle 9 auf S. 41–42

8 Statistisches Bundesamt, DeSTATIS-Abfrage vom Juni 2019

Stromleitungen sind für Vögel noch immer tödlich

Von Strommasten und Freileitungen geht ein ähnlich hohes Risiko für Vögel aus. An ihnen kommen die Tiere auf zwei Arten zu Tode: Zum einen kann es zum Stromschluss kommen, wenn der Vogel gleichzeitig Strommast und Leitung berührt. Das passiert insbesondere großen Greifvögeln, Eulen und Störchen, weil sie die erhöhte Position gerne zum Sitzen nutzen und durch ihre Körpergröße und Flügelspannweite häufiger mit beiden Bauteilen gleichzeitig in Berührung kommen^{9 10}. Zum anderen sind freihängende Leitun-

gen schlecht sichtbare Hindernisse für einen Vogel im Flug. Obwohl seit 2002 immer mehr Masten sicherer konstruiert und Leitungen mit Wimpeln nachgerüstet werden, fallen jährlich noch immer rund 1,5 bis 2,8 Millionen Vögel Hoch- und Mittelspannungsleitungen zum Opfer¹¹ (vgl. Abb. 1). Das sind im konservativsten Fall fünfzehnmal so viele Vögel wie schätzungsweise jährlich an Windrädern sterben.

Glasscheiben und Gebäude als größte Gefahr

Am riskantesten für Vögel ist jedoch die Kollision mit Glasscheiben oder Bauwerken. Zwischen 2006 und 2007 untersuchte der Biologe Heiko Haupt, wie viele Vögel am Bonner Post-Tower innerhalb eines Jahres starben. Mit Verweis auf die Untersuchung gingen das Bundesamt für Naturschutz (BfN), der Dachverband Deutscher Avifaunisten (DDA) und die Länderarbeitsgemeinschaften der Vogelschutzwarten (LAG VSW) bereits 2010 von knapp 90 Millionen Kollisionsopfern pro Jahr innerhalb Europas aus – das entspricht 240.000 Vögeln pro Tag¹². Bereits sieben Jahre später kommt die Länderarbeitsgemeinschaften der

Vogelschutzwarten unter Einbeziehung neuerer Erkenntnisse zu dem Schluss, dass in Deutschland jährlich 100 bis 115 Millionen Kollisionsopfer an Glasscheiben und Gebäuden realistischer seien¹³ (vgl. Abb. 1). Die Autoren der Studie aus 2010 betonten explizit, dass an Glasscheiben und Gebäuden Vögel beinahe jeder Art, Größenklasse und unabhängig von ihrer körperlichen Verfassung zu Tode kommen¹⁴. Somit kommen zwischen 900 bis über 1.000 Mal so viele Vögel an Gebäuden und Glasscheiben um, wie es Schlagopfer an Windrädern gibt.

Klar definierte Vorgaben und eine objektive Diskussion

Den konservativsten Schätzungen zufolge sterben deutschlandweit jährlich insgesamt über 164 Millionen Vögel im Straßen- und Schienenverkehr, an Gebäuden, Glasscheiben, und Freileitungen. Das Tötungsrisiko für Vögel in Deutschland ist damit bereits enorm hoch. An Windrädern kommen pro Jahr bis zu 100.000 Vögel ums Leben. Ab wann erhöht ein Faktor das bereits bestehende Tötungsrisiko signifikant? Und ist der Bau einer Windenergieanlage tatsächlich dazu in der Lage? Auf diese Fragen muss der Gesetzgeber schnellstmöglich Antworten finden. Nur wenn es klar definierte und verbindliche Vorgaben für das Lebensrisiko windkraftsensibler Vogelarten gibt, können die Behörden

ihre Genehmigungsverfahren sinnvoll durchführen und Windkraftprojekte angemessen bewerten. Alle Flächen, die Gemeinden in ihren Regionalplänen für Windenergieanlagen ausweisen, wären dann unstrittig. Dort könnten Windräder gebaut werden, ohne die Standorte wieder und wieder artenschutzfachlich zu prüfen. Im Kampf gegen den Klimawandel läuft die Zeit davon. Umso wichtiger ist es, dass Vertreter der Windbranche, Politiker und Artenschützer ihn als gemeinsame Herausforderung begreifen und endlich objektiv und lösungsorientiert miteinander sprechen. Nur so kann die Energiewende gelingen – im Sinne des Klima- und somit auch des Artenschutzes.

Kontakt für Rückfragen:

Urta Steinhäuser, ABO Wind AG, Unter den Eichen 7, 65195 Wiesbaden, (0611) 267 65-517, urta.steinhaeuser@abo-wind.de

⁹ z. B. Bernotat & Dierschke (2016), S. 120

¹⁰ European Commission (2018): Guidance on Energy Transmission Infrastructure and EU nature legislation. 129 Seiten. Link: <http://ec.europa.eu/environment/nature/naturazoo00/management/docs/Energy%20guidance%20and%20EU%20Nature%20legislation.pdf>

¹¹ TNL (2017): Vogel-Kollisionsopfer an Hoch- und Höchstspannungsfreileitungen in Deutschland – eine Abschätzung. Link: https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/energie/170310-nabu-nabu_kollisionsstudie.pdf

¹² vgl. Sudfeldt et al. (2010)

¹³ Länderarbeitsgemeinschaft der Vogelschutzwarten (LAG VSW) (2017): Der mögliche Umfang von Vogelschlag an Glasflächen in Deutschland – eine Hochrechnung. Berichte zum Vogelschutz 53/54: 63–67.

¹⁴ vgl. ebd. S. 19