

Antrag

der Abgeordneten Dr. Götz Frömming, Marc Bernhard, René Bochmann, Peter Boehringer, Gereon Bollmann, Dirk Brandes, Stephan Brandner, Jürgen Braun, Thomas Dietz, Robert Farle, Peter Felser, Markus Frohnmaier, Kay Gottschalk, Mariana Iris Harder-Kühnel, Karsten Hilse, Nicole Höchst, Steffen Janich, Stefan Keuter, Jörn König, Steffen Kotré, Barbara Lenk, Mike Moncsek, Tobias Matthias Peterka, Jürgen Pohl, Frank Rinck, Bernd Schattner, Eugen Schmidt, Jan Wenzel Schmidt, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Dr. Dirk Spaniel, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

Kollisionsgefährdung von Vögeln durch deutsche Windkraftanlagen minimieren – Vogelfreundliche Konzepte erforschen und umsetzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Eines der größten Spannungsfelder bei der Energiegewinnung durch Windparks bildet der Konflikt zwischen Klimaschutz und Artenschutz. Im Kontext der Energiewende kommt es seit Jahren zu einer beständigen Zunahme von Windkraftanlagen (WKA), deren Ausbau bis 2030 beschleunigt vorangetrieben werden soll. Analog dazu steigt auch die Zahl der jährlich durch Kollision verunglückten Vögel kontinuierlich an. Am stärksten betroffen sind insbesondere Greifvogelarten, wie Mäusebussard und Rotmilan. Die Auswirkungen sind z. T. so tiefgreifend, dass sie auf Populationsebene durch eine negative Bestandsentwicklung sichtbar werden.

Zwei norwegische Studien konnten zeigen, dass sich Kollisionsverluste durch die Schwärzung eines Rotorblattes bzw. des Turmes der WKA um 70 Prozent bzw. 48 Prozent reduzieren ließen.

In Deutschland gibt es gegenwärtig kaum repräsentative und vergleichbare Studien (PROGRESS-Studie: erstmals großmaßstäbliche Bestimmung der Kollisionsraten von Vögeln an WKA), die einen tieferen Einblick in kollisionsbegünstigende Faktoren gewähren und eine Grundlage für die Entwicklung präventiver Maßnahmen schaffen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1. eine repräsentative Forschungsstudie auf den Weg zu bringen, die konkrete Ursachen für die Kollision von Vögeln mit WKA analysiert, indem sie explizit
 - a) die Hypothese einer Fehlfokussierung (motion blur; motion smear) im Auge des Vogels durch die bewegten Rotorblätter untersucht,

- b) die in Norwegen durchgeführten Projekte deutschlandweit in großem Maßstab reproduziert;
- 2. großflächig weitere Forschungsprojekte zu initiieren, die grundlegende Aussagen und Empfehlungen zur Konfliktbeurteilung und -bewältigung kollisionsbedingter Mortalität von Vögeln an WKA ermöglichen. Insbesondere sollten die nachfolgend aufgeführten Fragestellungen in den Fokus der Arbeiten gerückt werden:
 - a) Entwicklung validierter Methoden zur Prognose des Kollisionsrisikos,
 - b) Analyse des artspezifischen Kollisionsrisikos,
 - c) Untersuchung kollisionsbegünstigender Faktoren (z .B. Wetter, Landschaft, Flugroute, Nahrungsangebot),
 - d) Einfluss der Sichtverhältnisse auf die Kollision,
 - e) Auswirkungen von Größe, Höhe, Turbinenart und -konfiguration der WKA auf die Kollisionsrate,
 - f) Ableitung von Konsequenzen für bestehende und neu zu errichtende WKA.

Berlin, den 1. April 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Die Zahl der kollisionsbedingten Schlagopfer (verunglückte Vögel) an WKA liegt Hochrechnungen zufolge bei jährlich etwa 100.000 (vgl. <https://www.nabu.de/tiere-und-pflanzen/voegel/gefaehrdungen/24661.html>, letzter Stand: 21.02.2002). Zwar scheinen nicht alle Vogelarten in gleicher Weise betroffen zu sein, Studien konnten jedoch zeigen, dass insbesondere Greifvogelarten wie Rotmilan und Mäusebussard deutschlandweit am häufigsten zu Tode kommen (vgl. Jakob Katzenberger und Christoph Sudfeldt, 2019, Rotmilan und Windkraft: Negativer Zusammenhang zwischen WKA-Dichte und Bestandstrend, *Der Falke* (11/2019), S. 15).

Durch ein komplexes Simulationsmodell wurde außerdem bestätigt, dass die kollisionsbedingte Sterblichkeit an WKA bei Mäusebussard, Rotmilan und Kiebitz einen direkten negativen Einfluss auf die Populationsentwicklung mit sich bringt (vgl. Thomas Grünkorn et al., 2016, Ermittlung der Kollisionsraten von (Greif-)Vögeln und Schaffung planungsbezogener Grundlagen für die Prognose und Bewertung des Kollisionsrisikos durch Windenergieanlagen (PROGRESS), S. 214 f.).

Ein Großteil der Vögel wird durch den Zusammenstoß mit den rotierenden Flügeln der WKA getötet. Wissenschaftler der University of Maryland kamen zu der Annahme, dass eine durch die Unschärfe bewegter Objekte hervorgerufene Fehlfokussierung (motion blur; motion smear) im Auge des Vogels zu einer reduzierten Sichtbarkeit der Rotorblätter vor allem im Bereich der Spitze führte – als Folge käme es zur Kollision (vgl. William Hodos, 2003, Minimization of Motion Smear: Reducing Avian Collisions with Wind Turbines, S. 1 f.).

In Norwegen fanden Forscher vom Norwegian Institute for Nature Research in einer über neunjährigen Studie heraus, dass die Schwärzung eines Rotorblattes der Windturbine die Zahl der verstorbenen Vögel, insbesondere Greifvögel, um 70 Prozent reduzieren konnte (vgl. Roelof Frans May et al., 2020, Paint it black: Efficacy of increased wind turbine rotor blade visibility to reduce avian fatalities, *Ecology and Evolution*, Volume 10, Issue 16, S. 8927-8935).

Ähnliche Effekte ließen sich auch für die Färbung des Turmes nachweisen: Hier konnte eine Reduktion der Todesfälle um 48 Prozent erzielt werden (vgl. Bård G. Stokke et al., 2020, Effect of tower base painting on willow ptarmigan collision rates with wind turbines, *Ecology and Evolution* Volume 10, Issue 12, S. 5960-5679).

Ein gemeinsames Arbeitstreffen des Kompetenzzentrums Naturschutz und Energiewende und des Bundesamtes für Naturschutz mit 30 Experten brachte hervor, dass die in Norwegen durchgeführte Studie aufgrund anderer Rahmenbedingungen zwar nicht eins zu eins auf Deutschland übertragbar sei. Dennoch wäre weitere Forschung in diesem Bereich relevant und der daraus resultierende Erkenntnisgewinn von großer Bedeutung (vgl. <https://www.naturschutz-energiewende.de/kompetenzzentrum/presse/pressemitteilungen/paint-it-black-norwegische-studie-zur-reduktion-von-kollisionsrisiken-an-windenergieanlagen-nicht-auf-deutschland-uebertragbar/>, letzter Stand: 22.02.2022).

Vor dem Hintergrund, dass die Bundesregierung das Ziel verfolgt, bis 2030 mindestens 71 Gigawatt durch den Ausbau von WKA an Land zu installieren (vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/erneuerbare-energien/windenergie-an-land#flaeche>, letzter Stand: 21.02.2022), liegt es aus Sicht der Antragssteller in der Verantwortung des Bundes, unmittelbar Konzepte zu entwickeln und umzusetzen, die dafür geeignet sind, die Kollisionsgefährdung von Vögeln durch WKA auf ein Minimum zu reduzieren.

