

Workshop zu den ökologischen Auswirkungen von Off-shore Windkraftanlagen am 12.12.2000 im Landeshaus Kiel

Der Workshop hat deutlich gemacht, dass seitens der Politik das öffentliche Interesse an der Off-shore Windkraftnutzung mit der klimaschützenden Wirkung begründet wird. Damit werden die wahren Motive für die Windkraftnutzung verkleistert, die in der Hauptsache in der Arbeitsmarkt- und Wirtschaftspolitik liegen. Unter diesen Gesichtspunkten wird es nicht verhinderbar sein, daß Off-shore Windparks von enormer Grösse gebaut werden. Dabei ist von dramatischer Bedenklichkeit, dass alle Fachleute zu den Themen Ökologie, Vogelschutz, Meeressäuger oder Benthos übereinstimmend feststellen, dass ein konkretes Wissen über qualitative und quantitative Auswirkungen zur Zeit nicht besteht, und dass davon auszugehen ist, dass im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung dieses Wissen auch nicht geschlossen werden kann. Ebenfalls ist von dramatischer Bedenklichkeit, dass nicht nur die Niederlande, Dänemark und Deutschland weitestgehend unkoordiniert ihre Standortplanungen betreiben, sondern dass auch innerhalb Deutschlands zwischen den Küstenländern, insbesondere Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern keine Abstimmung stattfindet.

Bekannt ist, dass Meeressäuger sich sehr stark akustisch orientieren, und dass die Einbringung von Schall während der Bau- und Betriebsphase von Windkraftanlagen zu Habitatverlusten für diese Tiere führen kann; bekannt ist, dass der Vogelzug über Meeresgebieten bei Nacht stattfindet und sich auf Kollisionskurs mit möglichen Windkraftanlagen befindet, so dass ein erhebliches Vogelschlagrisiko nicht ausgeschlossen werden kann; bekannt ist, dass Seevögel ihre Überwinterungs- und Nahrungsplätze in Nord- und Ostsee haben, und dass artenspezifisch unterschiedliche Fluchtdistanzen zu Objekten auf See bestehen mit der Folge, dass der Verlust an Nahrungs- und/oder Rastplätzen nicht ausgeschlossen werden kann, wobei das Verhalten der Vögel unter ungestörten Bedingungen keine klare Abgrenzung dieser Gebiete erkennen lässt, sondern vielmehr nur Gesamträume angesprochen werden könne; bekannt ist, dass auch Weichsedimente, in die direkt konstruktionsbedingt mit den Fundamenten der Kabelverlegung und einer geänderten Hydrographie eingegriffen wird, reich an Leben sind, das sich allerdings nicht auf der Oberfläche, sondern im Untergrund abspielt, ohne dass wir die Gesamtbedeutung für das Ökosystem Nordsee erklären können; bekannt ist, dass man zwar ein Kollisionsrisiko unter der Voraussetzung einer entsprechenden Datenlage berechnen kann, dass aber allein die Kollision eines einzigen, grösseren Containerschiffs mit entsprechenden Ölausstritten reicht, um weite Teile der östlichen Nordsee über Jahre ökologisch zu verwüsten.

Wissenslücken lassen sich kaum durch theoretische Betrachtungen oder durch Analogieschlüsse von Einzelanlagen schliessen. Allein die in Deutschland vorliegenden Anträge umfassen zur Zeit 7.000 Megawatt Leistung, das sind rd. 1.400 - 1.500 Windkraftanlagen, die über viele hundert Quadratkilometer Flachmeergebiete besetzen werden. Hinzu kommt das, was auf dänischer und niederländischer Seite gebaut werden soll. Aus dieser Dimension wird deutlich, dass sowohl unter ökologischen und naturschutz- als auch unter Schiffssicherheitsaspekten Einzelfallentscheidungen für Parks ausserordentlich fatal in ihrer Gesamtwirkung wären. Am Beispiel des Vogelzuges soll dies deutlich gemacht werden. Die betroffenen Meere sind einerseits Vogelzugstrassen in Form von Korridoren oder undefiniert und flächig, sie sind, ohne eine klare Abgrenzung vornehmen zu können, Rasträume und Nahrungsgebiete, ebenfalls ohne, dass eine klare Abgrenzung vorgenommen werden könnte. Einzelfall-

genehmigungen führen dazu, dass Vögel in andere Gebiete ausweichen müssen, wenn diese wiederum durch Einzelfallgenehmigungen genutzt werden, ist ein weiteres Ausweichen erforderlich. Ob jeweils Ausweichmöglichkeiten überhaupt vorhanden sind, ist unbekannt. Gleiches gilt für die Meeressäuger, aber auch für eine gesicherte Abwicklung auf den Schifffahrtswegen. Um dieses Problem zu beherrschen, ist nicht nur sehr kurzfristig und öffentlich geförderte Grundlagenforschung erforderlich, sondern darüber hinaus sind die Erkenntnisse aus der Grundlagenforschung in Form einer trilateral abgestimmten **Rahmenplanung** umzusetzen, die als bindende Vorgabe für die Genehmigungsbehörden heranzuziehen ist. Nur so ist es möglich, dass trotz angenommener erheblicher Einschränkungen die Funktion der betroffenen Meere als Zugstrassen, als Rast- und Nahrungsgebiet und als Raum für die Schifffahrt weiter erhalten werden kann. Über den von der SDN geforderten Ansatz nach **trilateraler Forschung** hinaus, wird es darauf ankommen, sehr schnell ein bindendes, **gemeinsames Planungskonzept** aufzustellen und durch begleitendes **Monitoring**, als Auflage zur Genehmigung, das Ausweichverhalten der Arten zu dokumentieren und, wo nötig, die **Planung an die geänderten Verhältnisse anzupassen** bis hin zur Streichung bereits vorgesehener Baugebiete für die Off-shore Technik.

Rudolf-Eugen Kelch
Husum, 20.12.2000