

## **O-1.3 Artenschutzrechtliche Vorgabe - Avifauna**

§ 44 neu (= § 43 Abs.2 alt)

*1) Der Träger des Vorhabens hat für die europäischen Vogelarten, die über die Fläche ziehen und für die die Gefahr eines signifikant erhöhten Kollisionsrisikos besteht, während des Herbst- und Frühjahrszugs im Rahmen eines Risikomanagements ab der Inbetriebnahme von Windenergieanlagen mindestens Zugraten und Zugintensitäten, Vertikalverteilung des Zugs sowie die Wetterbedingungen und Sichtweiten, durchgehend in geeigneter Weise zu erfassen.*

*In Bezug auf den Kranich ist während Ereignissen mit sehr hohen Zugintensitäten über der Fläche O-1.3 von einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko durch die Windenergieanlagen auszugehen. Das Monitoring ist mit Beobachtungen der Rastplätze in Südschweden für den Herbstzug und in der Rügen-Bock-Region und auf dem Darß für den Frühjahrszug zu verbinden, um so Informationen über den Zugbeginn zu erhalten.*

*Insbesondere für Greifvögel, Gänse, und Watvögel sowie Singvögel, ist während Ereignissen mit sehr hohen Zugintensitäten über der Fläche O-1.3 von einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko durch die Windenergieanlagen auszugehen:*

*a ) in der Nacht oder*

*b) am Tag bei Sichtweiten unter 500 Metern.*

*Die Windenergieanlagen sind mit geeigneten Geräten auszustatten, die eine Erfassung der Zugintensitäten in Echtzeit ermöglichen.*

*2) Solange aufgrund der Erfassung nach Abs. 1 erkennbar ist, dass das Kollisionsrisiko für die in Absatz 1 bezeichneten Vogelarten signifikant erhöht ist, sind die Windenergieanlagen abzuschalten und aus dem Wind zu drehen. Soweit andere gleich geeignete Minderungsmaßnahmen umgesetzt werden, kann von einer Abschaltung abgesehen werden.*

*3) Ein konkretes Konzept zum Monitoring nach Absatz 1 sowie zur Umsetzung und Erfolgskontrolle der Abschaltung oder sonstiger geeigneter Maßnahmen nach Absatz 2 ist durch den Träger des Vorhabens mit dem Antrag auf Planfeststellung bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.*

### **Begründung zu § 44**

Die Vorgabe dient der Vermeidung der Realisierung des artenschutzrechtlichen Tötungs- und Verletzungsverbotes gemäß § 44 Abs.1 Nr.1 BNatSchG.

Nach §§ 44 Abs.1 Nr.1 i.V.m. § 7 Abs.2 Nr.13 BNatSchG ist es verboten, europäische Vogelarten zu töten oder zu verletzen.

Bei der Planung und Zulassung von öffentlichen Infrastruktur- und privaten Bauvorhaben ist davon auszugehen, dass unvermeidbare betriebsbedingte Tötungen oder Verletzungen einzelner Individuen (z. B. durch Kollision von Vögeln mit Windenergieanlagen) als Verwirklichung sozialadäquater Risiken nicht unter den Verbotstatbestand fallen, § 44 Abs.5 S.2 BNatSchG (BT-Drs. 16/5100, S. 11 und 16/12274, S. 70 f.). „Die Vorschrift schränkt den Tatbestand des § 44 Absatz 1 Nummer 1 in Übereinstimmung mit der sich namentlich auf betriebs-, aber auch bau- und anlagenbezogene Risiken (z. B. bei Tierkollisionen im Straßenverkehr oder mit Windkraftanlagen, Baufeldfreimachung) beziehenden

Rechtsprechung (BVerwGE 134, 166, Rn. 42; BVerwG, Urt. v. 13.05.2009, 9 A 73/07, Rn. 86; BVerwG, Urt. v. 08.01.2014, 9 A 4/13, Rn. 99) dahingehend ein, dass der unvermeidbare Verlust einzelner Exemplare durch ein Vorhaben nicht automatisch und immer einen Verstoß gegen das Tötungsverbot darstellt. Vielmehr setzt ein Verstoß voraus, dass durch das Vorhaben das Tötungsrisiko für Individuen der betroffenen Art signifikant erhöht wird. Der Bedeutungsgehalt von „signifikant“ wird nach der Rechtsprechung in einigen Urteilen auch mit dem Begriff „deutlich“ gleichgesetzt.“ (Begründung zu § 44 Abs.5 S.2 BNatSchG, BT-Drucksache 18/11939)

Eine Zurechnung erfolgt nur dann, wenn sich das Risiko eines Erfolgseintritts durch das Vorhaben aufgrund besonderer Umstände, etwa der Konstruktion der Anlagen, der topographischen Verhältnisse oder der Biologie der Arten, signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. „Von Unvermeidbarkeit kann ausgegangen werden, wenn die gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen sachgerecht angewandt werden.“ (Begründung zu § 44 Abs.5 S.2 BNatSchG, BT-Drucksache 18/11939 ).

§ 44 regelt eine solche Schutzmaßnahme.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist für bestimmte, den Bereich des Vorhabens querende Vogelarten insbesondere bei bestimmten Wetterbedingungen ein signifikant erhöhtes Risiko nicht auszuschließen:

Über der Ostsee verlaufen Zugrouten windenergieempfindlicher bzw. kollisionsgefährdeter Arten, insbesondere Kraniche, Greifvögel, Gänse, und Watvögel sowie der Zug der Singvögel, die auch die Fläche O-1.3 in größerer Zahl überqueren. Nach dem Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung im Rahmen der SUP besteht für Kraniche, Greifvögel, Gänse, und Watvögel sowie der Zug der Singvögel in bestimmten Situationen grundsätzlich ein erhöhtes Risiko, mit Windenergieanlagen zu kollidieren, so insbesondere bei Ereignissen mit sehr hohen Zugintensitäten, die u. a. nach Auflösung eines Zugstaus an ca. 5 – 10 % aller Tage der Hauptzugzeiten auftreten können. Finden diese Ereignisse bei unsichtigem Wetter oder Sichtverhältnissen statt, besteht z. B. durch Anlockeffekte oder Orientierungsschwierigkeiten eine erhöhte Gefahr, dass die Vögel mit den Windenergieanlagen kollidieren. Diesem Risiko kann mit den vorgegebenen Maßnahmen begegnet werden.

Abs. 1

Als Bestandteil eines Risikomanagements ist während der Zugzeiten des Frühjahrszuges im Zeitraum März bis Mai und des Herbstzuges von Mitte Juli bis November ein Monitoring durchzuführen. Im Rahmen dieses Monitorings sind mindestens die benannten sowie ggf. weitere relevante Parameter in geeigneter Weise zu ermitteln, um so Situationen mit einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko detektieren und rechtzeitig darauf reagieren zu können.

Für die Beurteilung, ob ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko für bestimmte Vogelarten gegeben ist, sind nach der Gesetzesbegründung des BNatSchG „projekt- und artbezogene Kriterien sowie weitere naturschutzfachliche Parameter“ (BT-Drs. 18/11939, S. 17) heranzuziehen. Umstände, die für die Beurteilung der Signifikanz eine Rolle spielen, sind insbesondere artspezifische Verhaltensweisen, häufige Frequentierung des durchschnittlichen Raums und die Wirksamkeit vorgesehener Schutzmaßnahmen sowie darüber hinaus gegebenenfalls auch weitere Kriterien im Zusammenhang mit der Biologie der Art.

Auf Grundlage der Ergebnisse der durchgeführten Voruntersuchungen, der Erkenntnisse aus Forschungsvorhaben sowie aus der Literatur kommt das BSH im Rahmen der strategischen Umweltprüfung zu dem Schluss, dass für bestimmte Arten und Artgruppen, die über die Fläche O-1.3 ziehen, bei Ereignissen mit sehr hohen Zugintensitäten ein durch den Betrieb von Windenergieanlagen signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko bestehen kann.

Für den Kranichzug ist während Ereignissen mit sehr hohem Zugaufkommen aufgrund der artspezifischen Verhaltensweisen nach derzeitigem Kenntnisstand unabhängig von Witterungs- und Sichtbedingungen von einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko mit

Windenergieanlagen auszugehen. Im Rahmen der Voruntersuchung wurde vom BSH die Studie „Vogelzug über der deutschen AWZ der Ostsee –Methodenkombination zur Einschätzung des Meideverhaltens und Kollisionsrisikos windkraftsensibler Arten mit Offshore-Windenergieanlagen“ (Kulik et al. 2020) beauftragt. Bei den der Studie zugrundeliegenden Untersuchungen hat sich gezeigt, dass durch Beobachtungen des Zugbeginns auf den Rastplätzen, die die Kraniche vor dem Beginn des Zuges über die Ostsee nutzen, die tatsächlichen Zugzeiten auf wenige Tage der Zugperioden begrenzt und der Zeitpunkt einer Querung der Fläche konkreter vorhergesagt werden kann, so dass Minimierungsmaßnahmen rechtzeitig ergriffen werden können.

Für Greifvögel, Gänse, und Watvögel sowie Singvögel wurde auf Grundlage der artenschutzrechtlichen Prüfung im Rahmen der SUP ein signifikant erhöhtes Risiko bei Ereignissen mit sehr hohen Zugintensitäten während der Nacht und bei Tag mit zusätzlich unsichtigem Wetter ermittelt. Als „Nacht“ gilt dabei der Zeitraum ab bürgerlicher Abenddämmerung bis zur bürgerlichen Morgendämmerung.

Die Echtzeiterfassung durch Geräte an den Windenergieanlagen stellt für diese Vögel die Methode nach dem Stand der Wissenschaft und Technik zur Vorhersage von Ereignissen mit sehr hohen Zugintensitäten dar. In den Genehmigungen von Windparkvorhaben im Küstenmeer ist die Echtzeiterfassung an Windenergieanlagen mit Geräten, wie Radar und Wärmebildkameras bereits als Nebenbestimmung verankert. Eine Festlegung auf eine bestimmte Art der Erfassung oder bestimmte Gerätetypen erfolgt im Rahmen der Eignungsfeststellung nicht, da die konkreten Anlagenparameter wie Höhe und Art sowie die Aufstellmuster der Anlagen derzeit noch nicht bekannt sind und erst im Rahmen der Planfeststellung konkretisiert werden.

Abs.2:

Die in Abs. 2 vorgegebene Maßnahme dient der Vermeidung von Kollisionen von Zugvögeln mit Windenergieanlagen. Dass es sich bei der vorübergehenden Abschaltung von Windenergieanlagen grundsätzlich um eine geeignete, da fachwissenschaftlich anerkannte Vermeidungsmaßnahme handelt, wurde bereits gerichtlich festgestellt. So führt das OVG Koblenz in seiner Entscheidung aus: „Erhebliche Beeinträchtigungen durch WEA auf den Kranichzug lassen sich in Anwendung von technisch geeigneten Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere durch das kriteriengestützte Monitoring und temporäre Abschalten von WEA in Verbindung mit einer Ausrichtung der Rotoren parallel zur Hauptzugrichtung wirksam, d.h. mit hoher Sicherheit ausschließen.“ (OVG Koblenz, *Urt. v. 20.12.2007 – 1 A 10937/06.OVG, BeckRS 2007, 146483, Rn. 30*).

Die Präzisierung eines Schwellenwerts für ein Ereignis mit sehr hohen Zugintensitäten bleibt dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten. So können Erkenntnisse aus der Umsetzung benachbarter Vorhaben sowie laufender Forschungsprojekte berücksichtigt werden.

Nach Ergebnissen der Studie „Ermittlung artbezogener Erheblichkeitsschwellen von Zugvögeln für das Seegebiet der südwestlichen Ostsee bezüglich der Gefährdung des Vogelzuges im Zusammenhang mit dem Kollisionsrisiko an Windenergieanlagen. Abschlussbericht. Forschungsvorhaben des BMU (FKZ 0329948).“ (BELLEBAUM J, GRIEGER C, KLEIN R, KÖPPEN U, KUBE J, NEUMANN R, SCHULZ A, SORDYL H & WENDELN H (2008)) konzentriert sich z. B. der Kranichzug sowohl im Herbst als auch im Frühjahr auf wenige Tage, da die Kraniche den Zugbeginn von günstigen Wetterbedingungen abhängig machen und wenn möglich auf Rückenwindsituationen warten.

Auch hat eine Studie von Knust et al. (2003) ergeben, dass sich der Vogelzug generell auf 5 bis 10 Prozent aller Tage der Hauptzugzeiten konzentriert, also Zugintensitätsspitzen auftreten.

Das Bundesamt für Naturschutz weist in seiner Stellungnahme ausdrücklich darauf hin, dass für die Kalkulation eines Gebots im Rahmen der Ausschreibung der Fläche O-1.3 durch die

BNetzA ein konservatives Worst Case-Szenario zu berücksichtigen sei, nach dem die Windenergieanlagen stundenweise immer ab einer MTR  $\geq 250$  (Signale\*km<sup>-1</sup>\*h<sup>-1</sup>) abgestellt werden müssen.

### Abs.3

Absatz 3 gibt die Konkretisierung der Erfassungsmethoden nach Abs. 1 sowie der Umsetzung von Vermeidungsmaßnahmen nach Abs. 2 dem Träger des Vorhabens im Rahmen des Planfeststellungsantrags auf.

Neben den oben genannten Informationen und der einschlägigen Literatur sind bei der Erstellung des Konzeptes die Ergebnisse der im Rahmen der Flächenvoruntersuchung beauftragten Studie „Vogelzug über der deutschen AWZ der Ostsee – Methodenkombination zur Einschätzung des Meideverhaltens und Kollisionsrisikos windkraftsensibler Arten mit Offshore-Windenergieanlagen“ (Studie im Auftrag des BSH 9/2019-2/2020, Kulik et al. 2020) zu berücksichtigen.

Das Konzept soll auch die Erfolgskontrolle sowie mögliche Anpassungen der Maßnahmen im Verlauf des Betriebs beschreiben und ist mit dem Antrag auf Planfeststellung vorzulegen.

In das Konzept kann der Träger des Vorhabens auch weitere geeignete, ihn aber weniger belastende Maßnahmen als die zeitweise Abschaltung der Anlagen aufnehmen.