

Fachliche Stellungnahme

zur Begründung des Bürgerbegehrens

„Windenergiegebiet Pohnsdorf, Curau, Dissau und Klein Parin“

mit besonderem Fokus auf die Bedeutung des Gebiets für den Vogelzug

Stand: August 2025

Inhaltsverzeichnis

- I. Einleitung
- II. Fachliche Analyse
 - 1. Bedeutung der Region für den Vogelzug
 - 2. Aktuelle Erkenntnisse aus ornithologischen Fachquellen
 - 3. Gefährdungspotenziale durch Windkraftnutzung
 - 4. Arten- und Lebensraumschutz im Gebiet
- III. Bewertung der Argumente im Bürgerbegehren
- IV. Fazit
- V. Quellenverzeichnis
- VI. Abbildungen

I. Einleitung

Diese Stellungnahme dient der fachlichen Untermauerung des Bürgerbegehrens gegen die Ausweisung eines Windenergiegebietes zwischen Pohnsdorf, Curau, Dissau und Klein Parin in der Gemeinde Stockelsdorf. Im Zentrum steht die Frage, ob das betroffene Gebiet auf wichtigen Zugvogelrouten liegt.

II. Fachliche Analyse

1. Bedeutung der Region für den Vogelzug

Die Region Stockelsdorf liegt an einem Schnittpunkt mehrerer bedeutender Vogelzugkorridore.

Dies ergibt sich aus verschiedenen Quellen, u. a. aus der Umweltverträglichkeitsstudie der Firma TenneT zur 380-kV-Leitung Lübeck-Göhl (Anhang) und einer Grafik der ornithologischen Arbeitsgemeinschaft Schleswig Holstein (OAG SH) (siehe Anhang), in der sowohl Breitfrontzug- als auch Leitliniensysteme dargestellt sind. Die Fehmarn-Landweg-Route („Vogelfluglinie“), der Mecklenburger Küstenweg sowie der Baltische Wasserweg durchqueren oder berühren die Gemeinde Stockelsdorf. Diese Korridore sind keine starren Linien, sondern Zonen mit wetterbedingten Abweichungen in Breite und Intensität.

2. Aktuelle Erkenntnisse aus ornithologischen Fachquellen

Uns vorliegenden Stellungnahmen des NABU verweisen auf eigene Erfassungen der OAG SH, welche die Aussage bestätigen, dass der Raum Stockelsdorf insbesondere für Greifvögel wie Wespenbussard, Rotmilan und Rohrweihe sowie für zahlreiche Zug- und Rastvögel eine hohe Bedeutung hat. Der NABU hebt hervor, dass das Curauer Moor in seiner Ausrichtung Nordost/Südwest eine Fortsetzung der Leitlinienstruktur des Küstenzuges darstellt. Der Ahrensböcker Höhenrücken und Pariner Berg stellen die erste Erhebung beim Herbstzug entlang der o.g. Vogelflug-Leitlinien von der Küste an Land dar. Dieses ist besonders bei stärkeren Nordwest- und Westwinden während des Herbstzuges der Fall, wenn die Zugvögel niedrig in Deckung der Landschaftsstrukturen fliegen. Diese topographische Struktur zwingt die Vögel zu einem Höhenanstieg – in genau jenen Höhenbereich, in dem moderne Windkraftanlagen ihre Rotoren bewegen (150–250 m).

Direkt an das Windenergiegebiet Pohnsdorf, Curau, Dissau und Klein Parin angrenzend liegen das Curauer Moor und der Pariner Berg.

Der Pariner Berg und das angrenzende Curauer Moor stellen im Binnenland Ostholsteins bedeutende Erfassungsorte im Rahmen des landesweiten Projekts „Vogelzug über Schleswig-Holstein“ dar. In den Jahren 2021 bis 2023 wurden dort regelmäßig Erhebungen durch erfahrene Beobachter (u. a. O. Juhnke) durchgeführt und zum Teil im offiziellen Jahresbericht der Ornithologischen Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holstein und Hamburg (OAGSH) in Tabellen dokumentiert.

Die wiederholte Nennung dieser Standorte über mehrere Jahre hinweg belegt ihre Relevanz für das Vogelzugsgeschehen im östlichen Binnenland. Aufgrund ihrer Lage im Übergangsbereich zwischen Binnenerhebungen und den ostholsteinischen Agrar- und Feuchtgebieten fungieren sie als Orientierungs- und Rastbereiche für ziehende Vogelarten. Ihre topographische Lage erlaubt zudem eine gute Beobachtung des aktiven Tagzugs, insbesondere von Greifvögeln und Singvögeln im Frühjahrs- und Herbstzug.

Zudem wird in einer Karte von Bernd Koop (OAG 2004) (Abbildung 3), einem vom LLUR anerkannten Gutachter und Experten für den Vogelzug (siehe u.a. LLUR 2013) deutlich die Region Stockelsdorf als stark frequentierter Zugweg dargestellt.

Vor dem Hintergrund ihrer dokumentierten Nutzung durch ziehende Vogelarten und ihrer Bedeutung für die landesweite Erfassungsstruktur des Vogelzugs ist dem Gebiet ein ornithologisch hoher Stellenwert beizumessen.

3. Gefährdungspotenziale durch Windkraftnutzung

Der NABU betont, dass gerade durch die zunehmende Höhe neuer WEA die Kollisionswahrscheinlichkeit steigt. Besonders betroffen ist der Nachtvogelzug, da Kleinvögel nachts bei schlechten Sichtverhältnissen rotierende Rotorblätter nicht erkennen können. Auch tagaktive Thermikflieger, besonders Greifvögel, welche dafür bekannt sind, dass sie die Bewegung und Schnelligkeit der Rotorblätter schwer einschätzen können und hier im besonderen die Jungvögel der jeweiligen

Brut des Jahres nutzen Aufwinde, die sie direkt durch die Rotorbereiche führen können. Bei Hochnebel, ein im Raum häufig auftretendes Wetterphänomen, steigt das Risiko weiter an. Dieses wird auch aktuell durch den bundesweit anerkannten Ornithologen Bernd Koop (Mitverfasser der zitierten Karten) bestätigt.

4. Arten- und Lebensraumschutz im Gebiet

Neben dem Vogelzug sind nachgewiesene Brutvorkommen gefährdeter Arten im Gebiet selbst ein starkes Argument. Der NABU nennt Brutreviere der Rohrweihe (RL 2), Sprosser (RL 3), Nachtigall und Wachtelkönig (RL 2) in Nachbarschaft zum geplanten Windenergiegebiet. Diese Arten reagieren sensibel auf Störungen durch Schall, Schattenwurf und Baumaßnahmen.

III. Bewertung der Argumente im Bürgerbegehren

Die Kommunalaufsicht hält die Aussage im Bürgerbegehren – das Gebiet liege auf wichtigen Zugvogelrouten – für objektiv falsch, da das Gebiet nicht innerhalb der administrativ definierten Hauptachsen des Vogelzugs liege. Diese Argumentation greift zu kurz: Die Hauptachsen des LfU beruhen auf planerischen Vereinfachungen. Der tatsächliche Vogelzug ist dynamisch, wetterabhängig und vielgestaltig. Fachquellen wie die OAG SH, der NABU und ornithologische Langzeitbeobachtungen belegen klar die Relevanz des Gebietes für ziehende Vögel. Die Bürgerbegründung stellt daher eine fachlich vertretbare und begründbare Einschätzung dar – keine Irreführung.

IV. Fazit

Die Aussage im Bürgerbegehren, das Gebiet liege auf wichtigen Routen von Zugvögeln, ist fachlich belegt und bestätigt, relevant und naturschutzrechtlich bedeutsam. Die Entscheidung, das Bürgerbegehren wegen dieser Begründung abzulehnen, ist fachlich nicht gerechtfertigt. Die planerische Verengung auf formale Hauptachsen widerspricht der Realität und verkennt die Schutzwürdigkeit des Gebietes. Dieses wurde auch in einem Schreiben der Ornithologischen Arbeitsgemeinschaft Schleswig Holstein (OAGSH) in einem Schreiben vom 20.04.2025 an die unteren Naturschutzbehörden und das Landesamt für Umwelt deutlich klar gestellt.

V. Quellenverzeichnis

- Bernd Koop 2021: OAG SH, Vogelzug über Schleswig-Holstein Bericht 2021
- Bernd Koop 2022: OAG SH, Vogelzug über Schleswig-Holstein Bericht 2022
- Bernd Koop 2023: OAG SH, Vogelzug über Schleswig-Holstein Bericht 2023
- NABU Ostholstein: Information an Herrn Zehle vom 18.03.2025
- NABU-Stellungnahme im Verfahren Bismarck-Wind vom 16.04.2025
- LLUR 2013 Empfehlungen zur Berücksichtigung der tierökologischen Belange beim Leitungsbau auf der Höchstspannungsebene
- Bernd Koop 2004: OAG SH, Vogelzug über Schleswig Holstein – der Fehmarnbelt – ein Bottleneck im europäischen Vogelzugsystem
- TenneT: Umweltverträglichkeitsstudie zur 380-kV-Leitung Lübeck–Göhl, Planfeststellungsunterlage 9.2, Karte 04

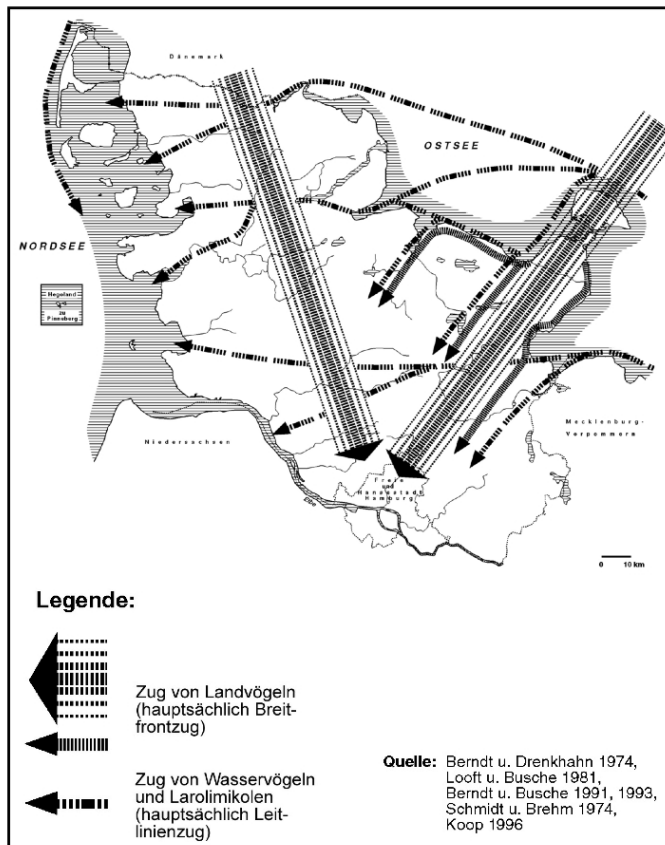
- Ornithologische Karten: Berndt & Busche, Koop u. a.
- Beobachtungsdaten der OAG SH / ornitho.de

VI. Abbildungen

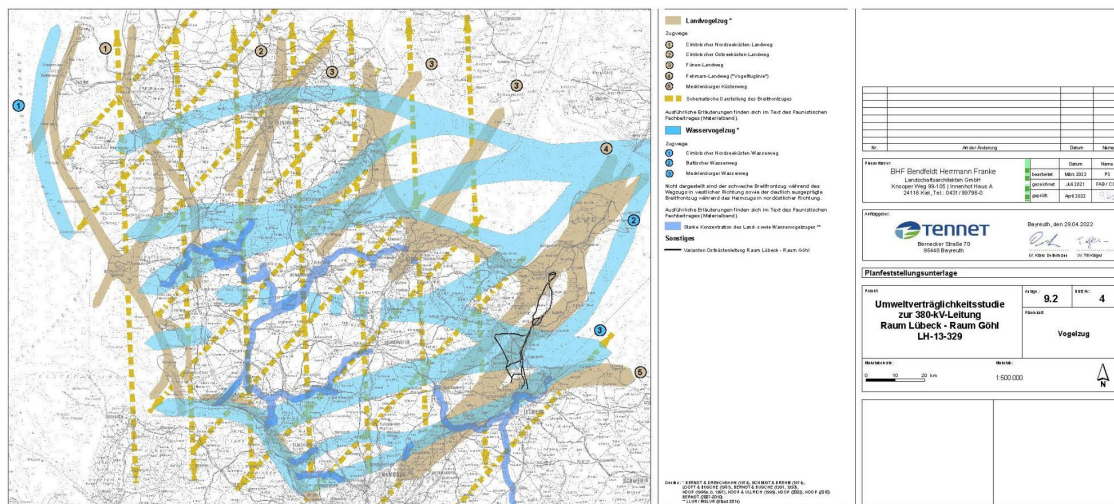
VI. Abbildungen (Karten)

1. Karte: OAG SH / ornithologische Darstellung des Vogelzugs

Abbildung 6: Vogelzug



2. Grafik TenneT – Karte aus der Umweltverträglichkeitsstudie zur 380KV Ostküstenleitung mit Vogelzugachsen (Land- und Wasservogel)



Downloadquelle:

<https://planfeststellung.bob-sh.de/file/cc0acefb-0b14-11e8-ae3f-0050568a354d/eb7dbbc0-3f51-4727-950b-d6c8bb0e8377>

3. Karte Koop OAG SH 2004

Abb. 1:

Die Lage des Fehmarn Belt in der westlichen Ostsee: Wegzugwege der „Landvögel“. Pfeilstärken: starke Pfeile. Herausragende Konzentrationen, mittlere Pfeile: stark frequentierter Zugweg, dünne Pfeile: bedeutender Zugweg mit weniger stark ausgeprägter Bündelung.

