

Vogeltod durch Kollision mit Glas

# Fatale Flugunfälle am BER

NaturschützerInnen klagen über die vielen Vögel, die an den üppigen Glasfassaden des BER verenden. Die Flughafengesellschaft will nachbessern.



Abbild eines Zusammenpralls: Taube kollidiert mit Glas am BER

Foto: Claudia Wegworth

BERLIN/SCHÖNEFELD taz | Sie muss mit Höchstgeschwindigkeit gegen die Glaswand am **BER-Terminal T1** geprallt sein: Der Abdruck, den die Taube hinterlassen hat, lässt erahnen, wie dramatisch eine solche Kollision aus vollem Flug ist. Schwingen, Rumpf und Kopf sind deutlich zu erkennen, Fett und Staub im Gefieder wurden mit Wucht auf die glatte Oberfläche gepresst. Nach unten gehen vom Körper zwei getrocknete Kotspritzer aus. Der Vogel ist offensichtlich regelrecht geplatzt.

Kein ungewohntes Bild für Claudia Wegworth, Ornithologin beim Berliner Landesverband des Bunds für Umwelt und Naturschutz (BUND). Sie befasst sich seit etlichen Jahren **mit dem Thema „Vögel und Glas“** und hat seit dem vergangenen Jahr auch den BER verstärkt im Blick. Wie bei vielen in jüngster Zeit errichteten Großgebäuden bestehen große Teile der neuen Fassaden in Schönefeld aus Glasscheiben. Vögeln wird das oft zum Verhängnis.

„Es gibt zwei Probleme“, erklärt Wegworth bei einem Vorort-Termin am BER, „Reflexion und Transparenz“. Soll heißen: Entweder knallen Vögel gegen Scheiben, weil sich darin Landschaftselemente wie Bäume spiegeln, die die Tiere als reale Objekte wahrnehmen und anfliegen wollen. Oder aber sie sehen hindurch und nehmen das Glas gar nicht wahr. Bei der Taube lässt sich leicht nachvollziehen, dass Letzteres der Fall war. Die Glaswand gehört zu

einem Übergang vom I 1 zu den benachbarten Parkhäusern und steht quasi frei herum.

Gebäudebrüter wie Tauben, aber auch die Dohlen, die hoch oben am Terminaldach nisten, haben ein ambivalentes Verhältnis zu Bauwerken wie dem Flughafenterminal: Sie werden zwar immer wieder zu deren Opfer, nutzen sie aber auch als Lebensraum. Anders verhält es sich mit vielen anderen Vogelarten, die einfach nur vorbeikommen, als einzelnes Tier, aber auch als Zugvogel im Schwarm.

„Im Jahr 2019 haben uns Bilder von Dutzenden Singdrosseln erreicht, die tot vor den Gebäuden lagen“, berichtet Wegworth. Die Zugvögel hatten den BER auf dem Weg ins Winterquartier gekreuzt. Fotografisch dokumentiert sind aber auch Rotkehlchen und sogar ein Eisvogel – den entdeckte der Autor David Wagner bei einer Begehung des Flughafens **im Auftrag der Zeit**. Er bezeichnete den BER im Text dann als „Vogeltotenhaus“.

### **Genauere Zahl unklar**

Wegworth geht davon aus, dass eine große Menge Vögel an BER-Scheiben verendet, eine genaue Zahl sei aber sehr schwer zu ermitteln: „Viele Opfer werden bald von Greifvögeln, Krähen oder Füchsen abgeräumt, und kleine, leichte Singvögel hinterlassen kaum Spuren auf dem Glas.“ Bei den Tauben ist das anders, hier sind gerade auch in größerer Höhe etliche Aufprallorte zu erkennen. Im Übrigen, so Wegworth, verlaufe die Kollision in vielen Fällen nicht sofort tödlich. Der Vogel fliehe, verende aber meist später an inneren Verletzungen.

Auf Anfrage teilt die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) mit, man kenne das Problem und nehme es sehr ernst. Seit Eröffnung des BER seien aber kaum noch Vogelkollisionen aufgetreten: „Uns ist seit November 2020 kein Fall eines **Vogelschlags** an den Fassaden oder in den Lichthöfen bekannt geworden“, so Sprecherin Sabine Deckwerth. Das könne am aufgenommenen Flugbetrieb liegen, „aber auch daran, dass bereits umgesetzte Maßnahmen Wirkung zeigen“.

Zu diesen Maßnahmen gehört einerseits die Installation von Spikes oder Netzen, die das Nisten am Gebäude ausschließen sollen. Andererseits, so Deckwerth, seien bestimmte Flächen an der Fassade des Terminal 1 zu Testzwecken mit Vogelschutzfolien beklebt worden. Verlaufe die Testphase erfolgreich, würden die Glasflächen sukzessive mit einer solchen Folie ausgerüstet.

Claudia Wegworth meldet Zweifel an diesem Zwischenergebnis an: Sie habe auch in den Wintermonaten immer wieder frische Kollisionsspuren gesichtet, zudem gehe die Zugsaison erst jetzt wieder langsam los. Was die Folien angeht, seien diese viel zu

kleinteilig aufgebracht worden, um irgendeine Aussage über ihre Wirksamkeit zu erlauben.

Tatsächlich bedeckt die Folie mit geometrischen Linien nur wenige Quadratmeter an einer vorderen Kante des riesigen Baukörpers. Fotos der FBB zeigen auch eine Ecke der derzeit geschlossenen Aussichtsterrasse, wo eine freistehende Glaswand per Klebefolie mit feinen Streifen überzogen wurde. Es handelt sich also tatsächlich eher um punktuelle Maßnahmen.

### **Folien, aber nur die richtigen**

Grundsätzlich können Folien durchaus eine Lösung des Problems sein. Sie müssen allerdings bestimmte Elemente wie relativ enge Linien oder Punktraster aufweisen, die bei GebäudedesignerInnen nicht gerade auf Begeisterung stoßen. In einem kürzlich im *Deutschen Architektenblatt* veröffentlichten Beitrag erläutert Klemens Steiof, Artenschutzexperte in der Senatsumweltverwaltung, wie solche Folien aussehen müssen – und dass die heute noch verbreiteten Greifvogelsilhouetten absolut unwirksam sind.

„Die Vögel sehen darin keinen gefährlichen Beutegreifer, sondern bestenfalls das schwarze oder farbige Hindernis, dem sie ausweichen wollen“, so Steiof. Man könne beobachten, dass Kollisionen oft schon wenige Zentimeter daneben stattfänden. Der Fachmann zitiert eine Hochrechnung von Länderfachbehörden aus dem Jahr 2017, derzufolge jährlich über 100 Millionen Vögel in Deutschland „am Baustoff Glas“ sterben, und er empfiehlt, bei Neubauprojekten gleich durch Sandstrahl oder Ätzung markiertes Glas zu verwenden. Das sei im Übrigen auch deutlich billiger als nachträglich Folien aufzubringen, deren Haltbarkeit begrenzt sei. Noch besser: „Lochfassaden“ mit herkömmlichen Fenstern unter 1,5 Quadratmetern Fläche.

Das gesamte Thema dringt Claudia Wegworth zufolge erst langsam ins Bewusstsein von PlanerInnen und BauherrInnen, „vor allem auch, weil die Naturschutzbehörden in Berlin das Thema inzwischen doch immer öfter auf den Tisch bringt“. Ihr seien aber bislang in Berlin nur ein Dutzend Objekte bekannt, wo nachgerüstet wurde. Sie selbst führt im Frühjahr ein Monitoring an der frisch sanierten Neuen Nationalgalerie durch.

Die Flughafengesellschaft ist bislang noch nicht auf den BUND zugekommen, wobei sich das Unternehmen laut seiner Sprecherin sowohl von eigenen Fachleuten als auch von externen Experten und Organisationen beraten lässt. Wegworth ist skeptisch: „Eigentlich müsste ich diese Experten kennen“, sagt sie. Auf ein konkretes Gesprächsangebot, dass der BUND der FBB gemacht habe, sei diese bislang jedenfalls nicht eingegangen.