

Sechs Windräder jeden Tag

Der Ausbau geht voran: Im vergangenen Jahr sind so viele Windräder an Land genehmigt worden wie noch nie. Doch die Branche fürchtet sich vor der Wahl.

Von Hanna Decker,
Frankfurt

Eigentlich war die Windkraftlobby am Mittwoch angetreten, um Jubelmeldungen zu verbreiten. Doch die jüngsten Aussagen von AfD-Parteichefin Alice Weidel über angebliche „Windmühlen der Schande“ konnte sie dann doch nicht auf sich sitzen lassen. „Jede Abkehr von der Windkraft – sowohl ein verringertes Ausbau oder sogar ein Rückbau – führt in eine Sackgasse“, sagte Dennis Rendschmidt, Geschäftsführer des Verbandes VDMA Power Systems, in dem Hersteller und Zulieferer organisiert sind. Sie trage „entscheidend dazu bei, dass unser Stromsystem resilienter und unabhängiger von importierten Energieträgern wird. Außerdem führt Windenergie zu sinkenden Strompreisen und hilft, CO₂-Emissionen im Stromsektor zu vermeiden und somit die Klimaziele zu erreichen.“

Weidel hatte am Wochenende auf dem Parteitag in Riesa erklärt, alle Windräder in Deutschland abreißen zu wollen. Später ruderte sie in Teilen zurück und erklärte, nur Windräder in einem Wald in Hessen gemeint zu haben. Doch auch CDU-Kanzlerkandidat Friedrich Merz hatte Windräder schon als „hässlich“ und „Übergangstechnologie“ bezeichnet. Diese Kritik wies die Chef des Bundesverbands Windenergie, Bärbel Heidebroek, am Mittwoch mit deutlichen Worten zurück. Der Anspruch, dass Windräder „schön“ sein sollten, sei „absurd“, denn dies verlange auch niemand von einem Atomkraftwerk, einem Tagebau oder einem Kohlekraftwerk.



Dabei geht es gerade nach vielen holprigen Jahren endlich voran mit der Windkraft an Land: Im vergangenen Jahr wurden gut 2400 Windräder mit einer Leistung von mehr als 14 Gigawatt genehmigt, so viel wie noch nie (siehe Grafik). Gleichzeitig ist die durchschnittliche Dauer vom ersten Antrag bis zur Genehmigung von 26 Monaten im Vorjahr auf 23 Monate zurückgegangen. Die Verbände führen das auch darauf zurück, dass die rot-grün-gelbe Bundesregierung den Ausbau erneuerbarer Energien im Sommer 2022 zum „überragenden öffentlichen Interesse“ erklärt hat. Insgesamt seien die Genehmigungsverfahren deutlich kürzer, digitaler und effizienter geworden.

Ein Erfolg, den die neue, vermutlich von Windkraft-Skeptiker Merz angeführte Bundesregierung aus Sicht der Verbände bloß nicht gefährden soll. Denn mehr Tempo beim Ausbau ist dringend nötig, sollen die ehrgeizigen politischen Ziele von 115 Gigawatt im Jahr 2030 und 160 Gigawatt im Jahr 2040 erreicht werden. Ende 2024 waren in Deutschland erst Windräder mit einer Leistung von 63,5 Gigawatt in Betrieb. Der Bruttozubaub neuer Anlagen lag im vergangenen Jahr sogar leicht unter dem Vorjahreswert: Insgesamt wurden an Land 635 neue Windräder mit einer Leistung von 3,2 Gigawatt in Betrieb genommen.

Dabei gibt es zwischen den Bundesländern zum Teil gravierende Unterschiede:

Besonders viele Windräder wurden in Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Brandenburg gebaut, besonders wenige in Bayern, Sachsen, Thüringen und im Saarland. Den bislang ausbleibenden Hochlauf beim Ausbau erklären die Verbände mit geringeren Ausschreibungs- und Zuschlagsvolumina vor zwei Jahren. Außerdem hätten sich Projekte verzögert, weil die Windräder nicht schnell genug an das Stromnetz angeschlossen werden konnten und sich die Groß- und Schwerlasttransporte sehr aufwendig gestalteten.

Erreicht werden soll der weitere Zubau an Leistung auch, indem alte Windräder durch modernere, größere und leistungsfähigere Anlagen ersetzt werden (Repowering). Denn mehr als die Hälfte des Bestands ist seit mindestens 15 Jahren in Betrieb, nähert sich also ihrem Lebensende. Im Durchschnitt werden Windräder nach knapp 23 Betriebsjahren stillgelegt beziehungsweise ersetzt.

Die verbauten Generatoren verfügen heutzutage im Schnitt über mehr als fünf Megawatt Leistung – gut 90 Prozent mehr als noch vor zehn Jahren. Dieser Trend werde sich in den kommenden Jahren fortsetzen, so die Verbände. Auch sind die Windräder und ihre Rotorblätter in den vergangenen Jahren immer größer geworden. Für Rendschmidt von VDMA Power Systems ein Beweis für die Innovationskraft deutscher beziehungsweise europäischer Hersteller. Außerdem könnten durch leistungsfähigere Windräder knappe Flächen effizienter genutzt werden, woraus der Verbandschef ein „enormes Potential sowohl für die Konjunktur als auch für den Erhalt von Wissen und Wertschöpfung in Deutschland“ ableitete. Allein in Deutschland arbeiten seinen Angaben zufolge 120.000 Menschen in der Windindustrie.

Bahnchaos kommt mit Verspätung in Italien an

Investitionen vernachlässigt / 1200 Baustellen

chs. ROM. Lange Zeit war Italien ein Vorbild im Eisenbahnwesen. Die Zulassung des privaten Anbieters Italo auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken in Konkurrenz zur Staatsgesellschaft Trenitalia vor mehr als zehn Jahren wurde international aufmerksam studiert und teilweise nachgeahmt. Doch jetzt bekommt das italienische Modell Kratzer. Ausfälle und stundenlange Verspätungen häufen sich, denn in den vergangenen Jahren wurde zu wenig in das Gleisnetz und in Signalanlagen investiert. Vor allem mehrere urbane Knotenpunkte stehen unter Druck. 1200 Baustellen seien derzeit eröffnet, berichtet die staatliche Bahnmuttergesellschaft FS, es dauert aber vielfach noch etliche Jahre bis zur Fertigstellung. Dabei stellt die gewachsene Zahl von Reisenden und Zügen das System vor wachsende Herausforderungen.

Am vergangenen Samstag etwa beschädigte ein Hochgeschwindigkeitszug in Mailand mit seinem Stromabnehmer die Oberleitung und unterbrach die Elektrizitätsversorgung für viele Stunden. Trenitalia musste die Passagiere aufrufen, Reisen zu verschieben oder andere Transportmittel zu nehmen. Seitdem gab es weitere Pannen, die politisch den Transportminister und Vorsitzenden der Rechtspartei Lega, Matteo Salvini, zunehmend unter Druck bringen. „Er würde am liebsten Innenminister sein, das allein interessiert ihn“, kritisierte die sozialdemokratische Oppositionsführerin Elly Schlein. Salvini hatte solche Ambitionen in jüngster Zeit tatsächlich gezeigt, denen Ministerpräsidentin Meloni jedoch einen Riegel vorschoß. Zudem wolle Salvini zu viel Geld in sein umstrittenes Lieblingsprojekt strecken, den milliardenschweren Bau einer Brücke zwischen Kalabrien und Sizilien.

Rund 100 Milliarden Euro will die Regierung bis 2029 in das Bahnwesen investieren, davon rund ein Viertel finanziert durch den während der Pandemie entstandenen EU-Wiederaufbauplan. Doch nach Ansicht etlicher Fachleute sind die Schwerpunkte falsch gesetzt, sind Nord- und Zentralitalien, wo die meisten Italiener leben und der Großteil des Bruttoinlandsproduktes entstehe, werde vernachlässigt. „Die größten Schwierigkeiten bestehen an den Knotenpunkten Mailand, Florenz und Rom“, sagt Oliviero Baccelli, Transportexperte der Universität Bocconi. Denn dort treffen auf begrenztem Raum Hochgeschwindigkeitszüge,

Pendlerverkehr und der Gütertransport zusammen. Unterirdische Verbindungen und Bahnhöfe, etwa am neuralgischen Nadelöhr Florenz, sind in Bau, doch sie werden erst in einigen Jahren fertig. Mailand hat unter der Erde auch keine Gleise für Hochgeschwindigkeits- und Interregio-Züge. So sind die Kapazitäten ausgelastet. Die französische SNCF beispielsweise bekommt derzeit keinen Slot für die geplante Verbindung Mailand-Paris. Auch die Deutsche Bahn will die Angebote nach Italien ausbauen, vor allem wenn der Brenner-Basistunnel im kommenden Jahrzehnt fertiggestellt wird; sie könnte dann auf Engpässe stoßen.

Anders als Deutschland setzt Italien wie Frankreich und Spanien auf separate Bahnstrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, die nur an wenigen Stellen wie in Florenz durch andere Züge unterbrochen werden. Doch hat Italien nach Angaben der internationalen Bahnorganisation UIC in den vergangenen fünfzehn Jahren nur auf 60 Kilometern neue Hochgeschwindigkeitsstrecken gebaut – und zwar die Verbindung zwischen Treviglio und Brescia südlich des Gardasees. Dagegen errichtete Frankreich 600 Kilometer neue Strecken und Spanien sogar mehr als 1200 Kilometer. „Italien hat sich auf seinen Lorbeeren ausgeruht“, sagt Bahnfachmann Baccelli, mit den Wirtschaftskrisen zwischen 2008 und 2013 wurden Investitionen reduziert.

Von den EU-Hilfsmitteln über insgesamt knapp 200 Milliarden Euro sollen nun 40 Prozent Süditalien zukommen. Dort beschwerten sich die Menschen, dass die Hochgeschwindigkeitsstrecken nicht weiter als bis Salerno reichen, 50 Kilometer südöstlich von Neapel. Als besonders wichtig gilt daher die Strecke zwischen Neapel und der Adria-Stadt Bari. „Vielleicht wäre es sinnvoller, dort elektrische Busse einzusetzen, als für die Bahnverbindung astronomische sechs Milliarden Euro auszugeben“, sagte der Ökonom der Universität Luiss, Cesare Pozzi, der Zeitung „Avvenire“. Doch die schon in Bau befindliche Strecke, die 2028 fertig werden soll, ist auch deshalb symbolträchtig, weil sie die notorischen unterentwickelten Verbindungen zwischen Mittelmeer- und Adriaküste stärkt. „Zudem müssen wir in Sizilien investieren; dort gibt es etwa noch etliche eingleisige Bahnverbindungen, auf denen die Züge nicht gleichzeitig in entgegengesetzte Richtungen fahren können“, ergänzt ein FS-Sprecher.



„Auf Lorbeeren ausgeruht“: Bahnhof in Mailand

Foto AFP

Bundestagswahl
● ● ● 2025

Fragen Sie die Spitzenkandidaten.

Im F.A.Z.-Tower in Frankfurt oder im Livestream der F.A.Z.-Vorteilswelt.

Jetzt anmelden



Olaf Scholz
Bundeskanzler

Montag, 20.1.2025
10.00 Uhr



Friedrich Merz
Vorsitzender der CDU

Mittwoch, 22.1.2025
15.00 Uhr



Christian Lindner
Bundesvorsitzender der FDP

Donnerstag, 13.2.2025
17.45 Uhr

Interaktives Format: Ihre Fragen an unsere Redakteure können Sie bereits bei der Anmeldung, während der Veranstaltung im Chat oder live vor Ort stellen.

Jetzt anmelden: vorteilswelt.faz.net/veranstaltungen

Entdecken Sie die Vorteilswelt für Abonnenten: vorteilswelt.faz.net



Seuche bedroht Fleischhandel

Fleischexport könnte ein halbes Jahr schwächeln

dpa/Reuters. BERLIN. Die Handelsbeschränkungen für die Agrarbranche nach dem Ausbruch der Maul- und Klauenseuche (MKS) in Brandenburg dürften aus Sicht von Bauernpräsident Joachim Rukwied noch Monate andauern. Priorität müsse sein, die Seuche einzudämmen und letztlich auszumerzen, sagte er vor dem Beginn der Agrarwoche in Berlin. „Im Best Case, wenn das gelingen würde, wären die Restriktionen in drei Monaten weg. Im realistischen Szenario eher sechs Monate“, betonte er.

Allein nach Großbritannien belaufe sich das Exportvolumen im Jahr auf 850 Millionen Euro. Hier könne sich jeder selbst ausrechnen, was eine sechsmonatige Exportsperrung wirtschaftlich bedeuten würde. „Es ist jetzt schon ein gewaltiger Schaden für die Landwirtschaft, für die Ernährungswirtschaft“, sagte er. Rukwied äußerte sich erleichtert darüber, dass der Handel mit Fleisch aus Deutschland zumindest innerhalb der EU grundsätzlich möglich bleibt.

Die EU-Kommission hat laut Bundeslandwirtschaftsministerium inzwischen die in Brandenburg eingerichteten Sperrzonen rund um die Ausbruchsstelle bestätigt. „Fleisch und auch Milchprodukte, die außerhalb der Sperrzone erzeugt wurden, können damit weiter in der EU gehandelt werden“, sagte Bundeslandwirtschaftsminister Cem Özdemir am Mittwoch. Für Landwirte sei die Entscheidung aus Brüssel ein Lichtblick in einer sehr belastenden Situation. Damit können Tierprodukte aus Deutschland, die

nicht von dort stammen, weiterhin innerhalb der EU gehandelt werden. „Voraussetzung dafür ist allerdings, dass es keine weiteren Fälle von Maul- und Klauenseuche gibt“, ergänzte der Grünen-Politiker nach der Kabinettsitzung der Bundesregierung.

Das Friedrich-Loeffler-Institut als Bundesforschungseinrichtung für Tiergesundheit sei Tag und Nacht dabei, festzustellen, ob es weitere Quellen für die bei Tieren hoch ansteckende Seuche gebe: „Die gute Nachricht: bis jetzt nicht“, sagte Özdemir. „Es ist wichtig, dass wir weiterhin Zugang zum europäischen Binnenmarkt haben“, erklärte Bauernpräsident Rukwied. „Das ist ganz essenziell für die tierhaltenden Betriebe.“

Das Thema MKS dürfte die Grüne Woche prägen. Erwartet werden rund 1500 Aussteller aus 60 Ländern sowie rund 300.000 Besucherinnen und Besucher. Die Maul- und Klauenseuche war Ende vergangener Woche in einem Büffelbetrieb im brandenburgischen Hönow festgestellt worden – der erste Fall seit 1988. Um den betroffenen Betrieb wurde eine Schutzzone von drei Kilometern eingerichtet. Hier gilt ein Verbot, Klautiere wie Rinder, Schweine, Schafe oder Ziegen zu transportieren und deren Produkte zu verbreiten. Zudem gibt es eine Überwachungszone im Umkreis von zehn Kilometern. Seither gab es keine weiteren bestätigten Fälle. Das Bundesland hat ein Tiertransportverbot erlassen. Auf der Messe sind Paarhufer wie Rinder, Ziegen oder Schafe in diesem Jahr deshalb nicht zu sehen.

Verluste durch gestrichenen Umweltbonus

Umweltbonus

tp. FRANKFURT. Aus der Sicht des Center Automotive Research (CAR) in Duisburg war die 2023 überraschend vollzogene Streichung der Förderprämie für Elektroautos „nicht nur klimapolitisch, sondern auch finanziell eine absolute Fehlentscheidung“. Das Institut rechnet vor, dass 2024 nicht nur im gesamten deutschen Automarkt die Neuzulassungen von batterieelektrischen Autos (BEV) um 27,4 Prozent auf 380.609 geschrumpft sind. Noch dramatischer war der Rückgang der Zulassungen von BEV durch private Käufer – denen nach den ursprünglichen Versprechungen noch für 2024 ein Umweltbonus für den Kauf eines batterieelektrischen Autos in Aussicht gestellt worden war. Während 2023 noch 170.000 BEV auf Privatpersonen zugelassen wurden, sei die Vergleichszahl für 2024 um 46 Prozent auf nur noch 92.000 geschrumpft. Durch den Wegfall der Förderprämie von Mitte Dezember 2023 an habe die Regierung eine Ersparnis von 275 Millionen Euro erzielen wollen, schreibt das CAR-Institut. Allein der Rückgang der Neuzulassungen an BEV bedeute im Vergleich zum Vorjahr aber Mindereinnahmen bei der Umsatzsteuer von etwa 520 Millionen Euro, schätzt das Institut. Substitutionseffekte durch den Kauf von Verbrennermodellen anstelle von BEV wurden allerdings nicht berücksichtigt. Insgesamt hat der abnehmende Absatz an BEV aber auch zum Vertrauensverlust der Kunden und zur schlechten Konjunkturlage beigetragen.