

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ingrid Nestle, Dr. Julia Verlinden, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/6199 –

Aufnahme der bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung von Windkraftanlagen in das Energiesammelgesetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Windkraftanlagen (WEA) müssen in Deutschland zur Gewährleistung der Flugsicherheit eine Kennzeichnung aufweisen. In der Bevölkerung werden die permanenten Warnsignale bei Nacht häufig als störend empfunden. Mit der sogenannten bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung (BNK) kann diesem Problem begegnet werden. Bereits seit dem Jahr 2011 hat sich die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für die BNK eingesetzt (vgl. Bundestagsdrucksache 17/7579), welche zum damaligen Zeitpunkt von den zuständigen Fachbehörden auf Grund von flugsicherheitsrelevanten Vorbehalten abgelehnt wurde.

Der Referentenentwurf zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes, des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes, des Energiewirtschaftsgesetzes und weiterer energierechtlicher Vorschriften (EnSaG) sieht unter § 9 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) eine verpflichtende Einführung der bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung vor. Dabei heißt es unter anderem in § 9 Absatz 8 Nummer 2: „Die Pflicht nach Satz 1 kann durch eine Einrichtung zur Nutzung von Signalen von Transpondern von Luftverkehrsfahrzeugen erfüllt werden.“

In ihrer Antwort auf die Schriftliche Frage der Abgeordneten Ingrid Nestle vom 30. Oktober 2018 erklärte die Bundesregierung, eine Transponderlösung würde zwar geprüft, es bestünden allerdings weiterhin noch flugsicherheitsrelevante Bedenken, die zwischen den zuständigen Fachbehörden zu klären seien (Bundestagsdrucksache 19/5440, Antwort zu Frage 109). Trotzdem enthält der Referentenentwurf mit Datum vom 31. Oktober 2018 die explizite Nennung von Transpondern als Möglichkeit zur technischen Umsetzung der bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung. In einer Antwort auf die Mündliche Frage 69 der Abgeordneten Ingrid Nestle vom 7. November 2018, welche nach den Gründen für die Aufnahme der Transponderlösung in den Gesetzesentwurf fragt, erklärt die Bundesregierung, die Prüfung einer Transponderlösung und die Übernahme in der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV) ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht final abgeschlossen (vgl. Plenarprotokoll 19/60).

Aus Sicht der Fragesteller wirft dieser Vorgang einige Fragen auf.

1. Warum konnten aus Sicht der Bundesregierung, die Bedenken gegen die BNK nicht schon im Jahr 2011 gelöst werden?

Die bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung (BNK) ist seit 2015 zulässig. Derzeit können Windenergieanlagen freiwillig mit Einrichtungen zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung auf Basis luftfahrzeugunabhängiger Systeme ausgerüstet werden. Die Nutzung von Transpondersignalen ist bisher noch nicht luftverkehrsrechtlich zugelassen. Von 2010 bis ca. 2016 wurde im Windpark Wiemersdorf in der räumlichen Nähe zur Fliegerstaffel Fuhlendorf der Bundespolizei eine bedarfsgesteuerte auf Transpondersignalen basierende Schaltung von Hinderniskennzeichnung betrieben. Hier wurden Windenergieanlagen mit einer Höhe von unter 100 Metern, die dem Grunde nach nicht kennzeichnungspflichtig sind, mit einer Nachtkennzeichnung und einem Transponder-Empfänger ausgestattet. Die Nachtkennzeichnung wird nur dann aktiviert, wenn sich dem Windpark Luftfahrzeuge nähern, die mit einem Transponder ausgestattet sind. Das ist insbesondere bei An- und Abflugmanövern von Hubschraubern der Bundespolizei der Fall. Dieser Test hatte allerdings Besonderheiten, die noch Fragen offen lassen, die im weiteren Verfahren zur Änderungen der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV) geklärt werden sollen.

2. Wie wird die Bundesregierung etwaige verzögerte Investitionen in BNK-Systeme den Bürgern erklären, und wie wird sie mit Unternehmen umgehen, die acht Jahre lang in andere Technologien als die Transponderlösung investiert haben?

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werden Windparkbetreiber verpflichtet, bis zum 1. Juli 2020 ihre Windparks mit einer bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung auszustatten. Damit werden die roten Befeuerungssysteme nachts in Zukunft nur noch dann rot blinken, wenn sich ein Luftfahrzeug im Umfeld des Windparks aufhält. Diese Änderung ist ein entscheidender Schritt für eine deutliche Verbesserung der Akzeptanz durch die betroffenen Bürgerinnen und Bürger vor Ort. Derzeit sind nur die Aktivradar- und die Passivradaroption luftverkehrsrechtlich zugelassen. Mit der vorliegenden Regelung werden wesentliche Grundlagen zur Nutzung einer weiteren, nach heutiger Einschätzung kostengünstigeren Technologie geschaffen. Nur unter Einbeziehung neuer zusätzlicher kostengünstiger Technologien ist die Nachrüstverpflichtung für Bestandsanlagen wirtschaftlich zumutbar. Die Nutzung von Aktiv- oder Passivradarsystemen für die bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung bleibt weiterhin möglich.

3. Auf Basis welcher neuen Erkenntnis geht die Bundesregierung davon aus, dass die sogenannte Transponderlösung zeitnah in die AVV aufgenommen wird?

Siehe die Antwort zu Frage 1.

4. Welchen Zeitplan sieht die Bundesregierung für die Anpassung der AVV vor, und bedarf es einer weiteren Anpassung von europäischen Regeln oder Richtlinien (bitte ebenso bisherige sowie ggf. geplante Treffen mit zuständigen Firmen wie der deutschen Flugsicherung, Ministerien und Behörden zu diesem Themenkomplex nennen)?

Die angestrebte Einführung dieser neuen Option zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung bedarf der Klärung offener Fachfragen sowie der Änderung der AVV. Zur Klärung dieser Fragen sowie zur Abstimmungen der Änderung der

AVV erfolgen Gespräche innerhalb der Bundesregierung, auch unter Beteiligung der relevanten Behörden und Unternehmen wie u. a. der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, der Bundespolizei sowie der Landesluftfahrtbehörden.

5. Geht die Bundesregierung davon aus, dass der im Gesetz genannte Zeitplan für Betreiber von Windkraftanlagen, unter Berücksichtigung eines längeren Anerkennungsverfahrens für die Transponderlösung, eingehalten werden kann?

Der Zeitplan kann nach Auffassung der Bundesregierung eingehalten werden, die Bundesnetzagentur kann jedoch eine Anpassung der Umsetzungsfrist vornehmen, wenn am Markt nicht ausreichend erforderliche Systeme angeboten werden.

6. Wie viele Hersteller von transponderbasierten BNK-Systemen sind nach Kenntnisstand der Bundesregierung im Markt vertreten?

Der Bundesregierung liegen keine belastbaren Informationen über Hersteller vor, die entsprechende BNK-Systeme bereits anbieten bzw. zeitnah anbieten könnten.

7. Ist der Bundesregierung bekannt, ob ein Patent oder mehrere Patente für die sogenannte Transponderlösung angemeldet worden sind, und wenn ja, von wem?

Die Bundesregierung hat keine eigene Kenntnis über alle relevanten Patentanmeldungen. Es liegen aber Informationen der Firma Enercon über zwei Patentfamilien mit den Kennnummern EP 1984622 B1 und DE 102009026407 / EP 2432693 vor.

8. Aus welcher Quelle nimmt die Bundesregierung die in der Begründung des Referentenentwurfs zum EnSaG aufgeführten Kosten von 100 000 Euro je Windkraftanlage für die Radarlösung und von 30 000 Euro je Windpark (10 km Radius) für die Transponderlösung?

Diese Werte sind das Ergebnis von Umfragen des Bundeswirtschaftsministeriums bzw. sind der Begründung des Entwurfs eines Zweiten Gesetzes zur Änderung der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern vom 27. Juni 2018 (Landtag Mecklenburg-Vorpommern, Drucksache 7/788) entnommen.

9. Teilt die Bundesregierung die Befürchtung, dass mit der gesetzlichen Nennung der Transponderlösung andere BNK-Systeme aus dem Markt gedrängt werden und eine monopolähnliche Situation geschaffen würde, die zu einer Verzerrung des Windkraftanlagenmarktes führen kann?

Die Regelung in § 9 Absatz 8 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes ist technologie-neutral ausgestaltet. Sie fokussiert sich nicht auf die Nutzung der transponder-signalbasierten Technologie, sondern schafft lediglich die ersten Voraussetzungen, dass auch Transpondersignale genutzt werden können. Die bisher zugelassenen Optionen können auch weiterhin genutzt werden. Bei Zulassung der Transponderlösung entsteht somit ein freier Technologiewettbewerb. Die Transponderlösung könnte nach heutiger Erkenntnis kostenseitig vorteilhaft sein. Jedoch können auch im Bereich der aktiv- oder passivradarbasierten Systeme Kostensenkungspotenziale liegen, da auch diese Optionen erst seit kurzem zur Marktreife entwickelt wurden.

10. Mit welcher Begründung wurde lediglich die sogenannte Transponderlösung in den Referentenentwurf zum EnSaG aufgenommen, gleichwohl alternative Systeme (Primärradar, Passivradar) in den letzten Jahren technisch weiterentwickelt wurden und bereits die Genehmigungsverfahren nach AVV, Anhang 6 durchlaufen haben?

Warum wurde die verpflichtende BNK nicht technologieneutral gestaltet?

Die Regelung ist technologieneutral ausgestaltet. Die Pflicht kann somit auch durch Aktiv- oder Passivradarsysteme erfüllt werden. Die Regelung erwähnt eine Technologie insbesondere deshalb, weil sie Kostenvorteile haben kann und so insbesondere im Hinblick auf die Nachrüstung von Bestandsanlagen keine Erhöhung der Förderhöhe rechtfertigt.