

Bericht des Arbeitskreises Energiepolitik

zur

Amtschefkonferenz der Wirtschaftsministerkonferenz am 26. November 2019

für

TOP 5.4 Bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung von Windkraftanlagen

Mit dem „Gesetz zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes, des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes, des Energiewirtschaftsgesetzes und weiterer energie-rechtlicher Vorschriften“ vom 17. Dezember 2018 wurde mit Wirkung zum 01.07.2020 eine weitreichende Verpflichtung zur Ausstattung von Windkraftanlagen (WEA) an Land und auf der See mit einer bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung (BNK) in das Erneuerbare-Energien-Gesetz eingefügt (§ 9). Die Nachtkennzeichnung ist für Windenergieanlagen vorgeschrieben, deren Gesamtbauwerkshöhe mehr als 100 m beträgt.

Ziel der BNK ist, dass die vorgeschriebene Nachtkennzeichnung von WEA durch rotes Blinkfeuer als Hinderniskennzeichnung für Luftfahrzeuge nur dann in Betrieb genommen wird, wenn sich ein Luftverkehrsfahrzeug einer Windenergieanlage/einem Windpark auch tatsächlich nähert. Folglich bleibt bei Einsatz einer BNK während der Nachtzeit die Hinderniskennzeichnung einer WEA zum größten Teil inaktiv. Damit wird auch ein Akzeptanzbeitrag geleistet, da sich viele Bewohnerinnen und Bewohner im Umfeld von WEA durch das bisherige, periodische Dauerblinken zu Nachtzeiten gestört fühlen.

Neben den bereits zugelassenen Primär- und Sekundärradarsystemen für die BNK, die sich selbstständig und unabhängig von anderen Technologien ein- und ausschalten, soll nunmehr auch die Transpondertechnologie für die BNK zugelassen werden, die die Transpondersignale der im Umfeld verkehrenden Luftfahrzeuge nutzt. Diese Signale werden von Empfangseinheiten, die auf WEA montiert werden genutzt, um die Hinderniskennzeichnung zu steuern.

Mit der Transpondertechnologie hat sich die Verkehrsministerkonferenz am 4./5. April 2019 und am 9./10. Oktober 2019 befasst.

Im Juni 2019 wurde das vom BMWi in Auftrag gegebene Gutachten „Identifizierung und Bewertung der durch die Einführung der transponderbasierten bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung (BNK) entstehenden flugbetrieblichen Risiken und Beschreibung von Risikominimierungsmaßnahmen“ vorgelegt. Hier wurde untersucht, wie stark sich die Risiken für die Luftfahrt durch den Einsatz von Transponder-BNK verändern können. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass mit dem Einsatz von Transponder-BNK grundsätzlich kein höheres Risiko im Vergleich zu den aktuell bereits zugelassenen Radar-BNK Systemen einhergeht.

In Kenntnis dieses Gutachtens hat die Verkehrsministerkonferenz am 9./10. Oktober 2019 einen Beschluss gefasst, nach dem „bestehende Sicherheitsbedenken im Hinblick auf die Einführung einer transpondergestützten bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung (BNK) von Windkraftanlagen durch das vorgelegte Gutachten

zur Bewertung der flugbetrieblichen Risiken noch nicht vollständig schlüssig ausgeräumt werden konnten. Insbesondere eine Rückfallebene für mögliche Transponderausfälle wurde nicht aufgezeigt.“

Der Arbeitskreis Energiepolitik (AKE) ist der Meinung, dass ihm eine Einschätzung zu Sicherheitsfragen im Luftverkehr aus fachlicher Sicht nicht möglich ist und verweist auf das vorgelegte Gutachten des BMWi. Das Thema sollte deshalb bei der ACK nicht vertieft aufgegriffen werden. Dem AKE ist wichtig, dass eine Umsetzung der Vorgaben zur BNK in § 9 EEG so schnell wie möglich erfolgt, um damit einen wichtigen Beitrag zur Akzeptanzsteigerung bei WEA zu erreichen.