



Beschluss

Az. BK6-19-142

In dem Verwaltungsverfahren

zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung von Windenergieanlagen nach § 9 Absatz 8 des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes (EEG 2017)

hat die Beschlusskammer 6 der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Tulpenfeld 4, 53113 Bonn, gesetzlich vertreten durch ihren Präsidenten Jochen Homann,

durch den Vorsitzenden Christian Mielke,

den Beisitzer Dr. Jochen Patt,

und den Beisitzer Andreas Faxel,

am 22.10.2019 beschlossen:

1. Die Umsetzungsfrist für die Ausstattung von Windenergieanlagen an Land und Windenergieanlagen auf See mit einer Einrichtung zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen gemäß § 9 Absatz 8 des EEG 2017 wird bis zum Ablauf des 30.06.2021 verlängert.
2. Der Verpflichtung, Windenergieanlagen an Land und Windenergieanlagen auf See nach § 9 Absatz 8 EEG 2017 mit einer Einrichtung zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen auszustatten, kann nur durch den zulässigen Betrieb einer Einrichtung zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung genüge getan werden.
3. Die Ausstattungsverpflichtung des § 9 Absatz 8 EEG 2017 umfasst alle Schritte, die erforderlich sind, um die Einrichtung zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen unter Beachtung aller rechtlichen Voraussetzungen zulässigerweise in Betrieb zu nehmen. Soweit allerdings die Durchführung der Schritte die vorherige Inbe-

triebnahme der Windenergieanlage erfordert, können sie bei neuen Windenergieanlagen unverzüglich nach Inbetriebnahme durchgeführt werden, ohne die Ausstattungsverpflichtung zu verletzen.

4. Ist die Verwendung einer Einrichtung zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen luftverkehrsrechtlich grundsätzlich ausgeschlossen, besteht keine Pflicht zur Ausstattung der Windenergieanlage mit einer solchen Einrichtung.
5. Eine Ausstattungsverpflichtung nach § 9 Absatz 8 EEG 2017 besteht nicht, wenn der Zahlungsanspruch nach dem EEG für die Windenergieanlage innerhalb von drei Jahren ab Beginn der Pflicht zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung endet.

Gründe

I.

Das Verfahren betrifft die Verpflichtung von Betreibern von Windenergieanlagen an Land und Windenergieanlagen auf See (im Folgenden: Anlagen), ihre Anlagen mit einer Einrichtung zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen (im Folgenden: BNK-System) auszustatten.

1. Mit dem Energiesammelgesetz (Gesetz vom 17.12.2018, BGBl I 2018 S. 2549) wurden Anlagenbetreiber verpflichtet, ihre Anlagen ab dem 01.07.2020 mit einem BNK-System auszustatten (§ 9 Absatz 8 EEG 2017). Solange der Anlagenbetreiber gegen diese Pflicht verstößt, verringert sich der anzulegende Wert auf den Monatsmarktwert (§ 52 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1a EEG 2017). Für direktvermarkteten Strom würden damit keine Zahlungen nach § 19 EEG 2017 mehr geleistet.

Die Bundesnetzagentur kann auf Antrag im Einzelfall Ausnahmen von der Ausstattungspflicht zulassen, sofern die Erfüllung der Pflicht wirtschaftlich unzumutbar ist (§ 9 Absatz 8 Satz 5 EEG 2017). Die Beschlusskammer veröffentlichte am 22.05.2019 ein Hinweispapier zu Anträgen auf Befreiung von der Ausstattungspflicht auf ihrer Internetseite. Danach wird die wirtschaftliche Unzumutbarkeit vermutet, wenn

1. die Windenergieanlage innerhalb von drei Jahren nach Beginn der Pflicht zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung ihren Zahlungsanspruch nach EEG verliert, oder
2. die voraussichtlichen Kosten der Ausstattung mit einem BNK-System 3 % der voraussichtlichen Umsatzerlöse bis zum Ende der Förderdauer der Windenergieanlage übersteigen.

Andere Gründe sind substantiiert zu begründen und nachzuweisen.

Die Bundesnetzagentur kann ferner Festlegungen nach § 29 Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) treffen zu § 9 Absatz 8 EEG 2017, insbesondere zur Verlängerung der Umsetzungsfrist in § 9 Absatz 8 EEG 2017, wenn nicht innerhalb der Frist nach § 9 Absatz 8 Satz 3 EEG 2017 technische Einrichtungen nach § 9 Absatz 8 EEG 2017 in einem ausreichenden Umfang am Markt angeboten werden (§ 85 Absatz 2 Nummer 1a EEG 2017).

Luftfahrthindernisse ab einer Höhe von 100 m müssen zur Vermeidung von Kollisionen mit Luftfahrzeugen gekennzeichnet werden. Die Verpflichtung zur Nachtkennzeichnung mit roten Lichtern ist in Deutschland in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV Kennzeichnung) geregelt. Dort finden sich auch Regelungen zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung, bei der die Befeuerung nur dann einschaltet wird, wenn sich ein Luftfahrzeug in der Nähe befindet.

In technischer Hinsicht stehen im Wesentlichen drei unterschiedliche Funktionsprinzipien für bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung zur Verfügung.

- Beim aktiven Primärradar werden Luftfahrzeuge innerhalb eines Luftraums um das Luftfahrthindernis mittels eines Radarsystems erfasst und auf dieser Basis wird die Nachtkennzeichnung eingeschaltet.
- Das passive Primärradar verfügt nicht über einen eigenen Radarsender, sondern nutzt vorhandene Funksignale (z. B. Rund- oder Mobilfunk).
- Das Sekundärradar bzw. die transponderbasierten Systeme empfangen Daten vom Luftfahrzeug, um die Nachtkennzeichnung zu steuern.

Neben diesen drei Systemen gibt es die Ideen, Luftfahrzeuge mit Kameras oder Mikrofonen zu erfassen. Bei allen Systemen muss ein Steuersignal über eine Schnittstelle im Windpark aufgenommen und an die einzelnen Hindernisfeuer der Windenergieanlagen kommuniziert werden. Alle BNK-Systeme bedürfen aus Gründen der Luftverkehrssicherheit vor der Inbetriebnahme einer generellen sowie einer standortspezifischen Anerkennung durch die jeweils zuständige Stelle, derzeit die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS).

Die AVV Kennzeichnung lässt eine bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung grundsätzlich zu (Nr. 17.4 i. V. m. Anhang 6 AVV Kennzeichnung). In der derzeit geltenden Fassung ist aber vorgegeben, dass das BNK-System unabhängig vom Luftfahrzeug funktionieren muss, was eine Nutzung des Sekundärradars, also der transponderbasierten Systeme, ausschließt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat am 10.09.2019 einen Referentenentwurf einer geänderten AVV Kennzeichnung in die Ressortabstimmung und am 13.09.2019

in die Verbändeanhörung gegeben. Darin ist u. a. vorgesehen, dass auch auf Transpondertechnologie basierende BNK-Systeme grundsätzlich zulässig sind. Weitere Technologien können auch anerkennungsfähig sein, wenn nachgewiesen wird, dass sie die Anforderungen erfüllen. Ferner wird geregelt, dass die standortspezifische Genehmigung grundsätzlich auf Basis einer im Rahmen der Baumusterprüfung des BNK-Systems genehmigten Prüfanweisung erfolgt. Durch diese standardisierte Vorgehensweise soll der Aufwand bei der standortspezifischen Genehmigung durch die Landesluftfahrtbehörden auf ein Mindestmaß reduziert werden. Ferner sieht der Entwurf vor, dass die Hersteller von BNK-Systemen ein Qualitätsmanagementsystem gemäß der Norm ISO 9001 einführen müssen. Zudem ist eine ergänzende Infrarotkennzeichnung im Zusammenhang mit dem Betrieb von BNK-Systemen vorgesehen. Schließlich entfällt im Entwurf die Einbeziehung der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) in den Anwendungsbereich der AVV Kennzeichnung. Stattdessen ist vorgesehen, dass das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) gemeinsam mit dem BMVI einen technischen Standard für Offshore-Installationen erarbeitet und veröffentlicht.

2. Die Beschlusskammer hat am 24.05.2019 gemäß § 29 EnWG in Verbindung mit § 85 Absatz 2 Nummer 1a, Absatz 3 EEG 2017 von Amts wegen ein Festlegungsverfahren eingeleitet und dies im Amtsblatt 11/2019 vom 12.06.2019 veröffentlicht. Zugleich hat die Beschlusskammer Fragen und Eckpunkte einer möglichen Festlegung vom 24.05.2019 bis zum 29.07.2019 auf der Internetseite veröffentlicht und zur Konsultation gestellt.

Im Rahmen der Konsultation haben folgende Behörden, Verbände und Unternehmen Stellung genommen:

- ABO Wind AG
- ARGE Netz GmbH & Co. KG
- Avacon Netz GmbH
- Bayernwerk Netz GmbH
- BDEW Bundesfachverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V.
- BKW Wind Service GmbH
- BNK Sh Nord GmbH & Co. KG
- Bürgerwindpark Hohenlohe GmbH
- Bürgerwindpark Region Freudenberg GmbH
- Bundesverband der Windparkbetreiber Offshore e.V. (BWO)
- Bundesverband WindEnergie e.V. (BWE)
- Casa Projekt GmbH
- Dark Sky GmbH
- Denker & Wulf AG
- Deutsche Windtechnik Steuerung GmbH & Co. KG
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- E.DIS Netz GmbH
- EKZ Renewables (Deutschland) GmbH
- Energiekontor AG

- ENERCON GmbH
- Fachagentur zur Förderung eines natur- und umweltverträglichen Ausbaus der Windenergie an Land e. V.
- f.u.n.k.e. AVIONICS GmbH
- GAIA mbH
- GGEW Gruppen-Gas- und Elektrizitätswerk Bergstrasse Aktiengesellschaft
- juwi AG
- Landesverband Erneuerbare Energien NRW e.V. (LEE NRW)
- Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg
- NOTUS energy Service GmbH & Co. KG
- Parasol GmbH & Co. KG
- Regenerative Energien Zernsee GmbH & Co. KG
- REPARTNER Wind GmbH
- Quantec Sensors GmbH
- Sabowind GmbH
- Saxoplus GmbH & Co. KG
- Schleswig-Holstein Netz AG
- VDMA Power Systems
- Verband kommunaler Unternehmen e.V. (VKU)
- Vestas
- WEB Andresen GmbH
- Windpool Verwaltungs GmbH
- Wirtschaftsverband Windkraftwerke e.V.
- IWB Industrielle Werke Basel

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Inhalt der Verfahrensakte Bezug genommen.

II.

Die Entscheidung beruht auf § 85 Absatz 2 Nummer 1a EEG 2017.

1. Die formellen Voraussetzungen für die Entscheidung liegen vor.

1.1. Die Zuständigkeit der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde für die vorliegende Entscheidung folgt aus § 85 Absatz 2 Nummer 1a EEG 2017. Die Beschlusskammer ist zur Entscheidung gemäß § 85 Absatz 4 Satz 1 EEG 2017 ermächtigt.

1.2. Die Entscheidung richtet sich an Betreiber von Windenergieanlagen an Land und Windenergieanlagen auf See, deren Anlagen nach § 9 Absatz 8 EEG 2017 mit einem BNK-System ausgestattet werden müssen. Die Entscheidung richtet sich ferner an Betreiber von Netzen im Sinne des § 3 Nummer 35 EEG 2017, an die solche Anlagen angeschlossen sind.

1.3. Die Adressaten und sonstige Betroffene hatten ausreichend Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Beschlusskammer hat Fragen und Eckpunkte einer möglichen Festlegung vom 24.05.2019 bis zum 29.07.2019 auf der Internetseite veröffentlicht und zur Konsultation gestellt.

Die Eröffnung des Festlegungsverfahrens wurde zudem im Amtsblatt der Behörde veröffentlicht (ABl. BNetzA 11/2019 vom 12.06.2019, S. 1024). 42 Unternehmen und Verbände haben Stellung genommen.

2. Die Beschlusskammer hält es für zweckmäßig, die im Tenor aufgeführten Regelungen zu treffen. Im Einzelnen:

2.1. Nach Tenorziffer 1 wird die Umsetzungsfrist für die Ausstattung von Anlagen mit einem BNK-System zunächst bis zum Ablauf des 30.06.2021 verlängert.

2.1.1. Die Tatbestandsvoraussetzungen einer Verlängerung liegen vor. Nach § 85 Absatz 2 Nummer 1a EEG 2017 ist eine Verlängerung der Umsetzungsfrist in § 9 Absatz 8 EEG 2017 möglich, wenn nicht innerhalb der Frist nach § 9 Absatz 8 Satz 3 EEG 2017 technische Einrichtungen nach § 9 Absatz 8 in einem ausreichenden Umfang am Markt angeboten werden. Das ist der Fall.

Ausreichend ist der Umfang der am Markt angebotenen technischen Einrichtungen, wenn die Leistungsfähigkeit der Anbieter insgesamt ausreicht, um alle Anlagen innerhalb der Frist mit einem BNK-System auszustatten. Dabei sind die unter Tenorziffer 2 und 3 getroffenen Anforderungen an eine Ausstattung zu berücksichtigen. Soweit dagegen in einer Stellungnahme gefordert wird, den Begriff „ausstatten“ so auszulegen, dass bereits die Auftragsvergabe als „Ausstattung“ einer Anlage angesehen wird, kann die Beschlusskammer dem bereits aufgrund des eindeutigen Wortlauts der Regelung des § 9 Absatz 8 EEG 2017 nicht folgen.

Die Beschlusskammer geht davon aus, dass die derzeit am Markt aktiven Hersteller nicht in der Lage sind, alle Neu- und Bestandsanlagen bis zum 1. Juli 2020 mit einem luftfahrtrechtlich zugelassenen BNK-System auszustatten. Dies liegt zum einen an den aktuell üblichen Projektlaufzeiten von mindestens 12–24 Monaten bei Onshore-Anlagen sowie den fehlenden Erfahrungen bei der Ausstattung von Offshore-Anlagen. Schwerer wiegt allerdings aktuell die rechtliche Unsicherheit hinsichtlich der technischen Anforderungen, die BNK-Systeme zukünftig erfüllen müssen. Die Konsultation hat diesbezüglich ein einheitliches Bild gezeichnet. Unter den gegebenen Bedingungen hält es kein Konsultationsteilnehmer für möglich, dass die Ausstattung aller Anlagen bis zum Fristablauf erfolgen kann.

Die Beschlusskammer legt bei ihrer Betrachtung zugrunde, dass nach Auswertung der vorhandenen Daten geschätzt ca. 19.000 Bestands- und Neuanlagen ausgestattet werden müssen. Grundlage dieser Schätzung sind die derzeitigen Einträge im Marktstammdatenregister einschließlich überführter Daten aus dem Anlagenregister. Dabei berücksichtigt die Beschlusskammer bereits, dass aufgrund des Ablaufs der wirtschaftlichen Lebensdauer von Anlagen sowie durch Ausnahmen nach § 9 Absatz 8 Satz 5 EEG 2017 ein Teil der Bestandsanlagen nicht

mit einem BNK-System auszustatten ist. Die Schätzung deckt sich hinsichtlich der Größenordnung mit der Schätzung von ca. 17.500 Anlagen, die die Fachagentur Windenergie an Land publiziert hat (vgl. BNK – Genehmigt! Februar 2019, S. 9).

Wie die Konsultation ergeben hat, bieten aktuell fünf Hersteller BNK-Systeme (Primärradarsystem) am Markt an, die über die nötigen luftverkehrsrechtlichen Zulassungen verfügen bzw. sich aktuell im Anerkennungsverfahren bei der DFS befinden.

- | | |
|---|-------------|
| • Dark Sky GmbH/Enertrag | Aktivradar |
| • Enercon/ARCHE System GmbH | Aktivradar |
| • Parasol GmbH & Co. KG | Passivradar |
| • Quantec Sensors GmbH | Aktivradar |
| • Vestas Deutschland GmbH (InteliLight) | Aktivradar |

Zum Teil bieten diese Hersteller verschiedene BNK-Produkte an, die sich insbesondere durch Anbringung am Turm der Windenergieanlage oder an einem externen Mast unterscheiden. Aus den Ergebnissen der Konsultation geht aber hervor, dass die Hersteller noch nicht mit allen Produkten auch Projekte mit einer standortspezifischen Prüfung und Zulassung durch die DFS umgesetzt haben. Der aktuelle Planungshorizont für die Ausstattung von Anlagen mit einem BNK-System wird vom Bundesverband WindEnergie (BWE) und anderen Vertretern der Branche im Durchschnitt mit 12–24 Monaten ab Beauftragung angegeben. Unterschiede und Abweichungen im Einzelfall ergeben sich insbesondere aufgrund der geografischen Gegebenheiten und der Anlagenkonfiguration vor Ort sowie aufgrund der jeweils eingesetzten BNK-Technik. Zusätzliche Zeitfenster für die Durchführung der Beauftragung vorausgehender Ausschreibungen und vorausgehender Vertragsverhandlungen sind dabei nach Aussage vieler Konsultationsteilnehmer noch nicht eingerechnet. Zudem erscheint es der Beschlusskammer naheliegend, dass sich – wie auch von einer Vielzahl von Konsultationsteilnehmern vorgebracht – die Dauer der üblichen Projektlaufzeiten aufgrund der Vielzahl von auszustattenden Anlagen nochmal verlängern wird.

Hinsichtlich Windenergieanlagen auf See befinden sich die Systeme nach Angaben mehrere Konsultationsteilnehmer noch in der Entwicklung. Bislang hat noch kein BNK-System ein standortspezifisches Anerkennungsverfahren bei der DFS durchlaufen. Mehrere Hersteller arbeiten derzeit nach eigenen Angaben an BNK-Systemen, die für den Einsatz auf See geeignet sind. Andere Hersteller konzentrieren sich nach eigener Aussage aufgrund der derzeit großen Nachfrage auf den Onshore-Markt. Vereinzelt wird vorgebracht, dass der Einsatz im Küstenbereich bereits heute technisch möglich sei. Derzeit ist nach eigenen Aussagen der Hersteller nur ein Anbieter am Markt verfügbar, der sich in der Lage sieht, ein BNK-System für Offshore-Windenergieanlagen anzubieten, welches uneingeschränkt, d. h. auch außerhalb des Küstenbereichs in der AWZ, einsetzbar ist. Ein Anbieter sieht sich nach eigenen Angaben in der Lage, BNK-Projekte im Küstenbereich umzusetzen. Tatsächlich umgesetzt wurde bis zum Zeitpunkt

des Beschlusses aber noch kein BNK-Projekt auf See, was aber laut Aussage eines Herstellers nur an fehlender Investitionsbereitschaft liege. Nach Schätzungen des Bundesverbands der Windparkbetreiber Offshore e.V. (BWO) muss mit Projektlaufzeiten von mindestens 24 Monaten gerechnet werden.

In § 9 Absatz 8 Satz 4 EEG 2017 ist zudem vorgesehen, dass die Verpflichtung auch durch eine Einrichtung zur Nutzung von Signalen von Transpondern erfüllt werden kann. Soweit für die Beschlusskammer feststellbar, sind derzeit vier Hersteller mit der Entwicklung von transpondergestützten BNK-Systemen beschäftigt:

- Deutsche Windtechnik AG
- f.u.n.k.e. AVIONICS
- Lanthan/Garreth Avionik GmbH
- Quantec Sensors GmbH

Da diese transponderbasierte Technik derzeit für den Einsatz als Nachtkennzeichnung an Windenergieanlagen aufgrund der Regelung im Anhang 6 der gültigen AVV Kennzeichnung luftverkehrsrechtlich unzulässig ist, steht diese BNK-Technik aktuell nicht am Markt zur Verfügung.

Die Beschlusskammer geht aber aufgrund der Ergebnisse der Konsultation davon aus, dass mittelfristig auch transpondergestützte BNK-Systeme am Markt verfügbar sein werden. Dies setzt allerdings voraus, dass die AVV Kennzeichnung, wie im Referentenentwurf des BMVI vom 10.09.2019 vorgesehen, entsprechend geändert wird. Weitere Voraussetzung ist, dass zeitnah im Anschluss an die Novellierung des rechtlichen Rahmens Hersteller von transpondergestützten BNK-Systemen das allgemeine Anerkennungs- bzw. Zulassungsverfahren bei der DFS oder einer anderen zuständigen Stelle erfolgreich durchlaufen. Dieses Anerkennungsverfahren soll laut dem Entwurf der AVV Kennzeichnung durch ein Baumusterprüfverfahren abgelöst werden, wonach der Hersteller eine „Prüfanweisung für den Nachweis der Erfüllung aller Systemfunktionen am jeweiligen Standort“ bei der zuständigen Stelle einreichen muss. Im Rahmen dieser Prüfung muss der Hersteller nachweisen, dass sein System alle Anforderungen der AVV Kennzeichnung erfüllt. Der Umfang der erforderlichen Dokumentationen und Nachweise wird zwischen dem Hersteller und der zuständigen Stelle festgelegt. Diese Prüfanweisung ist vom zukünftigen Betreiber des BNK-Systems abzuarbeiten und dient dann der zuständigen Luftfahrtbehörde als Bewertungsgrundlage für die Erteilung der luftrechtlichen Zustimmung. Dieser Prozess ist neu, der zeitliche Aufwand kann daher nur grob geschätzt werden.

Nach eigenen Angaben gehen die Hersteller von transpondergestützten BNK-Systemen davon aus, dass die aus der rechtlichen Novelle folgenden technischen Anpassungen der Systeme und die Durchführung des Anerkennungsverfahrens durch die zuständige Stelle ca. ein halbes Jahr in Anspruch nehmen wird. Diese Angaben basieren allerdings auf einem Vorgehen nach dem aktuellen Anerkennungsverfahren, da die neuen Anforderungen (Baumusterprüfung und Erfor-

dernis eines Qualitätsmanagementsystems nach ISO 9001) aus dem vorliegenden Entwurf der AVV Kennzeichnung zum Zeitpunkt der Konsultation noch nicht bekannt waren.

Diese Angaben – mangels anderer Informationen – und ein Inkrafttreten einer geänderten AVV Kennzeichnung zum Jahresanfang 2020 unterstellt, wäre die transponderbasierte BNK-Technik frühestens Mitte 2020 und demnach aller Wahrscheinlichkeit erst nach Ablauf der Umsetzungsfrist verfügbar. Die Konsultation hat insoweit auch ergeben, dass BNK-Anbieter von transpondergestützten Systemen aufgrund der ausstehenden Anpassung der AVV Kennzeichnung und den sich daraus ergebenden technischen Anforderungen an die Systeme noch gar keine Angebote abgeben.

Die Konsultation zeigt somit deutlich die fehlende Leistungsfähigkeit des Marktes, alle ca. 19.000 Bestands- und Neuanlagen technologieneutral bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist mit einem zugelassenen und funktionsfähigen BNK-System auszustatten. In mehreren Stellungnahmen wird berichtet, dass die Anbieter mit zugelassenen BNK-Systemen mit Anfragen „überannt“ werden und zum Teil gar nicht auf Anfragen reagieren würden.

Zwar werde es nach überwiegender Aussage der Hersteller nicht zu relevanten Engpässen bei der Bereitstellung der BNK-Hardware kommen. Allerdings wird in nahezu allen Stellungnahmen auf die zum Teil langen Projektlaufzeiten sowie auf die weiteren windparkseitig erforderlichen Ertüchtigungsarbeiten hingewiesen. Dieser Prozess wird von der Branche übereinstimmend als so zeitaufwändig beschrieben, dass er nicht für alle Bestandsanlagen bis zum Ablauf der gesetzlichen Umsetzungsfrist abgeschlossen werden kann. Da die Ertüchtigung der Bestandsanlagen in vielen Fällen Voraussetzung für die Ausstattung der Anlagen mit einem BNK-System ist, muss dieser Aspekt auch im Rahmen des § 85 Absatz 2 Nummer 1a EEG 2017 berücksichtigt werden.

Vor diesem Hintergrund können auch die im Entwurf der AVV Kennzeichnung angelegten Vereinfachungen im Zustimmungsverfahren durch die Luftfahrtbehörden keinen anderen Befund rechtfertigen. Zwar ist zu erwarten, dass sich dadurch die durchschnittliche Realisierungszeit verkürzen lässt. Da jedoch transponderbasierte BNK-Systeme frühestens kurz vor Ende der gesetzlichen Umsetzungsfrist zur Verfügung stehen werden, wird die gesetzliche Umsetzungsfrist dadurch nicht erreichbar.

2.1.2. Die Verlängerung der Umsetzungsfrist steht im Ermessen der Bundesnetzagentur.

2.1.2.1. Die Beschlusskammer hält eine Verlängerung für zweckmäßig (Aufgreifermessen). Da BNK-Systeme nicht in ausreichendem Umfang am Markt angeboten werden, ist es jedenfalls für einen Großteil der betroffenen Anlagenbetreiber nicht möglich, ihre Anlagen rechtzeitig auszustatten.

Insoweit fällt erheblich ins Gewicht, dass ein Verstoß gegen § 9 Absatz 8 EEG 2017 zu einer Verringerung des anzulegenden Werts auf den Monatsmarktwert (§ 52 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1a EEG 2017) und damit faktisch zu einer Streichung der Zahlungen nach dem EEG führt. Die Verringerung des anzulegenden Werts auf den Monatsmarktwert aber hat erhebliche negative Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Anlage, da angesichts des bestehenden Förder-systems mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden kann, dass EEG-Zahlungen in den Finanzierungs-Business-Case der Anlage eingeflossen sind. Inso-wweit hält es die Beschlusskammer nicht für ausgeschlossen, dass die scharfe Sanktion je nach Dauer auch zur Insolvenz führen kann.

2.1.2.2. Die Beschlusskammer hält zunächst eine Verlängerung bis zum 30.06.2021 für zweckmäßig (Auswahlermessen). Eine abschließende Beurteilung einer angemessenen anzu-setzenden Frist ist der Beschlusskammer aufgrund der aktuellen rechtlichen und technischen Unsicherheiten nicht möglich. Auch die Ergebnisse der Konsultation ergeben insoweit kein ein-heitliches Bild. Die Forderungen bewegen sich zwischen einem und fünf Jahren, im Mittel wer-den ca. drei Jahre Fristverlängerung für erforderlich gehalten. Die vorläufige Verlängerung der Umsetzungsfrist um ein Jahr dient vor allem dazu, die Änderung der AVV-Kennzeichnung und deren Umsetzung in die Praxis abzuwarten und zwischenzeitliche Sanktionen bei den Anlagen-betreibern zu vermeiden. Im nächsten Jahr, nach Klärung der rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen sowie der Öffnung des Marktes für Hersteller von transponderbasierter-BNK Technik, wird die Beschlusskammer die Marktsituation erneut bewerten. Durch dieses Vor-gehen kann auch die Entwicklung hinsichtlich der technischen Anforderungen für Anlagen in der AWZ abgewartet werden.

Bei der vorläufigen Festsetzung der Umsetzungsfrist orientiert sich die Beschlusskammer dem-nach an der Zeit, die zunächst erforderlich ist, um insbesondere die Klärung der rechtlichen und technischen Unsicherheiten abzuwarten, die sich aus der ausstehenden Anpassung der AVV Kennzeichnung und der sich daran anschließenden Baumusterprüfung ergeben. Derzeit sind wesentliche für eine Beurteilung der Fristverlängerung relevante Aspekte unklar. Dies betrifft insbesondere die Verabschiedung der AVV Kennzeichnung in der jetzt vorliegenden Entwurfs-fassung, die luftverkehrsrechtliche Zulassung transponderbasierter BNK-Technik sowie die Klä-rung der technischen Anforderungen für Anlagen in der AWZ. Es erscheint der Beschlusskam-mer daher erforderlich, diese Prozesse abzuwarten und eine erneute Prüfung der Fristverlänge-rung erst nach Durchführung einer erneuten Marktkonsultation im nächsten Jahr vorzunehmen. Dabei berücksichtigt die Beschlusskammer auch den Umstand, dass die in Entwurfsfassung vorliegende AVV Kennzeichnung auch für bereits zugelassene und zum Teil verbaute BNK-Systeme geänderte Anforderungen formuliert, wie insbesondere die Kombination mit einer dau-erhaft aktiven Infrarotkennzeichnung. Die Auswirkungen auf die Projektlaufzeiten, die sich dar-aus ergeben, lassen sich gegenwärtig nicht abschließend beurteilen. Das Gleiche gilt für etwai-

ge Unterschiede hinsichtlich der verschiedenen BNK-Technologien. Eine Klärung der Unsicherheiten dient somit auch der Technologieoffenheit (vgl. BT-Drs. 19/5523, S. 69), da nur so vermieden werden kann, dass grundsätzlich geeignete BNK-Systeme durch die Wahl einer zu kurzen Frist von vornherein faktisch ausgeschlossen werden.

Eine jetzige Verschiebung der Frist ins Ungewisse hinein, ohne verlässliche Informationen über die nach einer Gesetzesanpassung am Markt anbietenden Hersteller und deren Ausstattungskapazitäten, wäre nicht sachgemäß. Es bestünde die Gefahr, die Frist entgegen der gesetzlichen Intention zu weit nach hinten zu verschieben oder aber zu kurz anzusetzen, mit der Gefahr einschneidender Sanktionen für einzelne Anlagenbetreiber.

Diese Entscheidung deckt sich im Kern mit Stellungnahmen in der Konsultation, die auf die bestehenden Unsicherheiten angesichts der noch nicht abgeschlossenen Novellierung der AVV Kennzeichnung und der sich daraus ergebenden Unsicherheiten hinweisen. In diesem Zusammenhang wurde vielfach gefordert, den Prozess zunächst abzuwarten und eine Verlängerung der Frist an den Ausgang des Prozesses zu knüpfen.

Soweit in der Konsultation vorgetragen wird, transpondergestützte BNK-Systeme seien aufgrund von Sicherheitsbedenken nicht geeignet, liegt es nicht in der Zuständigkeit der Bundesnetzagentur, diese Frage zu beurteilen. Vielmehr geht die Beschlusskammer davon aus, dass transpondergestützte BNK-Systeme nur dann zugelassen werden, wenn sie die Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Die Beschlusskammer geht davon aus, dass es angesichts der sich ändernden Anforderungen an BNK-Systeme keine wesentlichen Beauftragungen von BNK-Systemen auf Basis der bestehenden Zulassungen geben wird. Erst wenn die erwartete Novelle der AVV Kennzeichnung abgeschlossen und die ersten Baumusterprüfverfahren erfolgreich durchgeführt worden sind, wird nach Einschätzung der Beschlusskammer Bewegung in den BNK-Markt kommen. Ab dem Zeitpunkt sind nach derzeitiger Einschätzung keinerlei Gründe mehr für weitergehende Verschiebungen der Investitionsentscheidung seitens der Anlagenbetreiber ersichtlich. Die Beschlusskammer weist darauf hin, dass Fristverlängerungen im Einzelfall gesetzlich nicht vorgesehen sind.

Dem Vortrag einiger Konsultationsteilnehmer, es gäbe Standorte, wo Radartechnik aufgrund der geographischen Gegebenheiten nicht funktioniere oder die nötigen Frequenzen nicht (mehr) zur Verfügung stünden, wird durch die Verlängerung der Frist und den voraussichtlichen Marktzugang transpondergestützter BNK-Technik nach einer Anpassung der AVV Kennzeichnung nachgekommen.

Soweit in der Konsultation vorgetragen wurden, dass die deutsche ausschließliche Wirtschafts-

zone teilweise nicht im deutschen Fluginformationsgebiet bzw. in der Nähe von ausländischen Fluginformationsgebieten liege, erfordert dies keine Verlängerung der Umsetzungsfrist. Sollte dadurch die Ausstattung mit einem BNK-System aus Gründen der Luftverkehrssicherheit rechtlich ausgeschlossen sein, wird dieses Problem durch die Regelung der Tenorziffer 4. gelöst.

2.1.2.3. Regelungen zum unverschuldeten Fristversäumnis kann die Beschlusskammer entgegen den Forderungen in der Konsultation nicht erlassen. Weder § 9 Absatz 8 und § 52 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1a EEG 2017, noch die Rechtsgrundlage für diese Festlegung lassen erkennen, dass die Sanktion des § 52 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1a EEG 2017 verschuldensabhängig ist oder die Bundesnetzagentur die gesetzliche Regelung entsprechend umgestalten darf.

2.2. Die Tenorziffern 2 bis 5 treffen nähere Regelungen zum Inhalt der Ausstattungspflicht.

2.2.1. Die Regelungen sind von der Ermächtigungsgrundlage des § 85 Absatz 2 Ziffer 1a) EEG 2017 erfasst. Danach kann die Bundesnetzagentur Festlegungen treffen „zu § 9 Absatz 8, **insbesondere** zur Verlängerung der Umsetzungsfrist [...]“. Die Verwendung des Wortes „insbesondere“ zeigt, dass der Gesetzgeber die Festlegungskompetenz auf die Ausgestaltung des gesamten § 9 Absatz 8 EEG 2017 und nicht nur auf die Fristverlängerung erstreckt wissen wollte. Die Bundesnetzagentur ist damit ermächtigt, auch den Inhalt der Ausstattungspflicht näher zu bestimmen.

2.2.2. Nach Tenorziffer 2 kann der Verpflichtung nur durch den zulässigen Betrieb einer Einrichtung zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung genüge getan werden.

Diese Regelung steht im Einklang mit § 9 Absatz 8 EEG 2017.

Zwar scheinen Wortlaut und Entstehungsgeschichte eher gegen dieses Verständnis zu sprechen. So ist nach § 9 Absatz 8 Satz 4 EEG 2017 ausdrücklich geregelt, dass die Pflicht auch durch eine Einrichtung zur Nutzung von Signalen von Transpondern erfüllt werden kann. Ferner heißt es in der Gesetzesbegründung, dass die Pflicht „technologieoffen“ erfüllt werden könne und ein Transpondersystem ausreichend sei, „selbst dann, wenn diese Technik noch nicht luftverkehrstechnisch zugelassen ist“ (BT-Drs. 19/5523, S. 69). Allerdings wird dieser Befund dadurch abgeschwächt, dass der Gesetzgeber davon ausging, dass die AVV Kennzeichnung „zeitnah entsprechend angepasst [wird], so dass künftig auch eine bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung auf Grundlage der Transpondertechnik grundsätzlich zulässig ist“ (BT-Drs. 19/55233, S. 69).

Das Verständnis der Beschlusskammer wird durch die Begründung der Beschlussvorlage des Bundestags-Wirtschaftsausschusses bestätigt (BT-Drs. 19/6155, S. 113). Danach ist die Ausstattungspflicht „technologieneutral“ ausgestaltet, was bedeute, „dass diese Pflicht durch alle luftverkehrsrechtlich zugelassenen Optionen erfüllt werden kann“. Mit der Regelung würden we-

sentliche Grundlagen dafür geschaffen, die kostengünstige Transpondertechnologie zu nutzen. Unabhängig von den luftverkehrsrechtlichen Regelungen sei diese für die Pflichten des EEG 2017 in jedem Fall ausreichend. Die angestrebte Einführung dieser neuen Option zur bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung bedürfe noch der Änderung der AVV Kennzeichnung. Damit wird deutlich, dass der historische Gesetzgeber die Transpondertechnologie nur unter der Voraussetzung für ausreichend erachtet hat, dass ihre Nutzung durch eine Änderung der AVV Kennzeichnung luftverkehrsrechtlich zugelassen wird.

Entscheidend für die Auslegung der Beschlusskammer spricht der Sinn und Zweck des § 9 Absatz 8 EEG 2017. Ziel der Regelung ist es, das unnötige nächtliche Blinken zu beenden (BT-Drs. 19/5523, S. 69). Dadurch soll eine Beeinträchtigung der Akzeptanz der Windenergie vermieden werden (BT-Drs. 19/6155, S. 113). Dieses Ziel lässt sich nur durch den tatsächlichen Betrieb eines BNK-Systems erreichen und nicht aber durch den Einbau eines Systems, das zwar technisch in der Lage ist, die Nachtkennzeichnung bedarfsgerecht zu steuern, das aber aus rechtlichen Gründen nicht verwendet werden darf. Im Gegenteil: Der Einbau eines solchen Systems würde als sprichwörtlicher Schildbürgerstreich empfunden, der unnötige Kosten und Investitionsruinen verursacht.

Hinzu kommt, dass ohne luftverkehrsrechtliche Zulassung nicht der Nachweis geführt werden kann, dass tatsächlich ein System zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung eingebaut wurde. Denn dieser Nachweis setzt voraus, dass das System in Betrieb genommen wird, was jedoch ohne luftverkehrsrechtliche Zulassung rechtlich unmöglich ist.

Angesichts dessen sind der Wortlaut des § 9 Absatz 8 Satz 4 EEG 2017 sowie die Gesetzesmaterialien sinnstiftend dahingehend zu verstehen, dass die Regelung des § 9 Absatz 8 EEG 2017 auf der Erwartung basiert, dass die transponderbasierte Technologie luftverkehrsrechtlich zugelassen wird.

Die Beschlusskammer hält die Regelung der Tenorziffer 2 für zweckmäßig. In der Branche und in den Verbänden herrscht Unsicherheit darüber, ob transponderbasierte Systeme ohne luftverkehrsrechtliche Zulassung für die Erfüllung der Ausstattungspflicht ausreichen. Diese Unsicherheit ist nicht nur für die betroffenen Unternehmen nachteilig, sondern kann sich auch investitionshemmend auswirken und so die Ausbreitung der bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung verzögern.

Die Regelung der Tenorziffer 2 ist verhältnismäßig. Insbesondere ist keine mildere, gleich wirksame Alternative erkennbar. Zwar vertrat die Beschlusskammer bereits in ihrem Hinweispapier zu Anträgen nach § 9 Absatz 8 Satz 5 EEG 2017 die Auffassung, dass nur luftverkehrsrechtlich zulässige BNK-Systeme die Ausstattungspflicht erfüllen. Diese Meinungsäußerung in einem unverbindlichen Hinweispapier ist jedoch nicht gleich wirksam wie die verbindliche Regelung

durch diese Festlegung.

Die Anforderung der Tenorziffer 2 reicht nach Auffassung der Beschlusskammer aber nicht so weit, dass kurzfristige Unterbrechungen des zulässig in Betrieb genommenen BNK-Systems zum Zwecke der Wartung oder wegen eines Defekts sogleich die Ausstattungsverpflichtung verletzen und die Sanktion des § 52 Absatz 2 Nummer 1a EEG 2017 auslösen. Die Funktionsunterbrechung wegen Wartung muss sich aber auf übliche Wartungslängen und -intervalle beschränken. Bei einem Defekt des BNK-Systems muss eine schnellstmögliche Reparatur veranlasst werden.

Soweit in der Konsultation vorgeschlagen wurde, die Ausstattungspflicht bereits dann als erfüllt anzusehen, wenn der Antrag zur standortspezifischen Genehmigung eingereicht wurde, folgt die Beschlusskammer dem nicht. Der Vorschlag ist mit dem Wortlaut des § 9 Absatz 8 EEG 2017 nicht vereinbar, da ein bloßer Genehmigungsantrag nicht mehr unter den Wortsinn von „ausstatten“ zu subsumieren ist und somit die Grenzen der Auslegung sprengt. Folgerichtig hatte der BWE im Gesetzgebungsverfahren eine entsprechende *gesetzliche* Regelung gefordert. Die Bundesnetzagentur ist nicht befugt, diese – durch den Gesetzgeber unterlassene Regelung – nunmehr gegen den Wortlaut im Wege der Festlegung zu implementieren.

Aus den gleichen Gründen ist auch der Vorschlag aus der Konsultation abzulehnen, bereits die Beauftragung eines BNK-Systems mit genereller luftverkehrsrechtlicher Zulassung als „Ausstattung“ anzusehen.

Soweit in der Konsultation eine Präzisierung gefordert wurde, dass aus der Formulierung „ihre Anlagen“ in § 9 Absatz 8 Satz 1 EEG 2017 nicht folge, dass jede Windenergieanlage einzeln mit einem BNK-System ausgestattet werden müsse, ist dies nicht erforderlich. Denn diese Auslegung ist fernliegend. Selbstverständlich können mehrere Anlagen gemeinsam mit einem BNK-System gesteuert werden. Ebenso kann sich der Betreiber eines Dienstleisters bedienen oder aber mit mehreren Anlagenbetreibern zusammen ein gemeinsames BNK-System betreiben. Dies folgt bereits aus der in den Gesetzgebungsmaterialien betonten technologieneutralen Umsetzung, da jedenfalls die Aktivradar-Systeme darauf angelegt sind, eine Nachtkennzeichnung einer Vielzahl von Windenergieanlagen zu steuern.

2.2.3. Nach Tenorziffer 3 umfasst die Ausstattungsverpflichtung alle Schritte, die erforderlich sind, um die Einrichtung zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen unter Beachtung aller rechtlichen Voraussetzungen zulässigerweise in Betrieb zu nehmen. Soweit allerdings die Durchführung der Schritte die vorherige Inbetriebnahme der Windenergieanlage erfordert, können sie bei neuen Windenergieanlagen unverzüglich nach Inbetriebnahme durchgeführt werden, ohne die Ausstattungsverpflichtung zu verletzen.

Der erste Satz der Tenorziffer 3 konkretisiert die bereits in Tenorziffer 2 getroffene Regelung. Der zweite Satz setzt dieser Regelung jedoch eine Grenze, indem er klarstellt, dass die Inbetriebnahme der Windenergieanlage ohne zeitgleiche Inbetriebnahme eines BNK-Systems die BNK-Pflicht nicht verletzt, wenn für den Nachweis des Einbaus bzw. der Inbetriebnahme eines BNK-Systems die vorherige Inbetriebnahme der Windenergieanlage erforderlich ist. Die Regelung stellt damit in erster Linie auf den Funktionstest des BNK-Systems im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung bei einer neu errichteten Windenergieanlage ab. Die Konsultation hat insoweit ergeben, dass sich der Betrieb von Windenergieanlagen auf das Verhalten elektromagnetischer Wellen auswirkt, so dass standortspezifische Prüfungen unter Umständen nur bei vorheriger Inbetriebnahme des Windparks durchgeführt werden können.

Die Regelung steht mit § 9 Absatz 8 EEG 2017 im Einklang. Denn das Ziel der Regelung – der Betrieb von Windenergieanlagen mit BNK-System – kann nur erreicht werden, wenn das BNK-System eingesetzt werden darf. Soweit dies einen Funktionstest mit laufender Windenergieanlage voraussetzt, kann der Betrieb der Windenergieanlage nicht als Verstoß gegen § 9 Absatz 8 EEG 2017 gewertet werden. Diese Wertung wäre widersprüchlich.

Die Regelung ist zweckmäßig. Sie gibt den Betreibern von Windenergieanlagen die notwendige Sicherheit, dass sie ohne Verstoß gegen § 9 Absatz 8 EEG 2017 die Anlage in Betrieb nehmen dürfen, soweit dies für ein rechtlich zulässiges BNK-System erforderlich ist. Dadurch fördert die Regelung auch die Ausstattung mit BNK-Systemen, da sie Verzögerungen aufgrund etwaiger Rechtsunsicherheiten vorbeugt.

Die Regelung ist begrenzt auf neue Windenergieanlagen, d. h. für Anlagen, die nicht vor Ablauf der Umsetzungsfrist in Betrieb genommen wurden. Denn für Anlagen, die bis zur Umsetzungsfrist bereits in Betrieb genommen worden sind, ist die Regelung nicht erforderlich.

2.2.4. Nach Tenorziffer 4 besteht keine Pflicht zur Ausstattung der Anlagen mit einem BNK-System, wenn dessen Verwendung grundsätzlich ausgeschlossen ist. Diese Regelung betrifft Anlagen, für die ein BNK-System grundsätzlich, das heißt unabhängig von dem verwendeten BNK-System und der konkreten technischen Umsetzung, luftverkehrsrechtlich nicht genehmigungsfähig ist. Das kann in der Nähe von Flughäfen und Flugplätzen der Fall sein.

Die Regelung steht mit § 9 Absatz 8 EEG 2017 im Einklang. Denn ist der Betrieb von BNK-Systemen für eine Anlage grundsätzlich ausgeschlossen, ist die Erfüllung der Ausstattungsverpflichtung rechtlich unmöglich. § 9 Absatz 8 EEG 2017 ist daher entsprechend einschränkend auszulegen. Dem steht nicht entgegen, dass § 9 Absatz 8 Satz 5 EEG 2017 ausdrücklich eine behördliche Ausnahme von der Ausstattungsfrist für den Fall der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit erlaubt, nicht jedoch für den Fall der tatsächlichen oder rechtlichen Unmöglichkeit. Eine solche behördliche Ausnahme ist nicht erforderlich und nicht möglich, da im Fall der rechtlichen

Unmöglichkeit die Ausstattungspflicht von vornherein nicht besteht. Der Gesetzgeber hat somit konsequenterweise keinen Ausnahmetatbestand für diesen Fall vorgesehen.

Die Regelung ist zweckmäßig, insbesondere erforderlich. Sie gibt den betroffenen Anlagenbetreibern und Netzbetreibern die erforderliche Rechtssicherheit.

Für die Beurteilung, ob im konkreten Fall die Ausstattung mit einem BNK-System grundsätzlich unmöglich ist, ist die zuständige Luftfahrtbehörde verantwortlich. Für den Nachweis gegenüber dem Netzbetreiber genügt aus Sicht der Beschlusskammer, wenn eine entsprechende Bescheinigung der Luftfahrtbehörde vorgelegt wird. Es ist für den Nachweis gegenüber dem Netzbetreiber nicht erforderlich, dass erfolglos die Inbetriebnahme eines BNK-Systems beantragt wurde.

In der Konsultation wurde vorgeschlagen, eine „Negativbescheinigung“ durch die Bundesnetzagentur vorzusehen, um den Anlagenbetreibern den Nachweis darüber zu ermöglichen, dass die Ausstattung mit einem BNK-System rechtlich unmöglich ist. Dadurch solle vermieden werden, dass sich die verantwortlichen Institutionen – Deutsche Flugsicherung und Luftverkehrsbehörde – „den Ball hin und her spielen“. Dem ist nicht zu folgen. Zum einen geht die Beschlusskammer davon aus, dass die zuständigen Luftverkehrsbehörden dem gemeinsamen Ziel verpflichtet sind sicherzustellen, dass keine BNK-Systeme an Stellen eingerichtet werden, an denen die Luftverkehrssicherheit dies nicht zulässt. Zum anderen könnte eine Negativbescheinigung das beschriebene Risiko nicht beseitigen. Denn der Anlagenbetreiber wäre der Bundesnetzagentur gegenüber darlegungspflichtig, dass die Voraussetzungen für eine Negativbescheinigung vorliegen. Die Bundesnetzagentur könnte eine Negativbescheinigung jedenfalls nicht ohne Beteiligung der zuständigen Luftverkehrsbehörden ausstellen. Somit würde eine „Negativbescheinigung“ lediglich einen zusätzlichen bürokratischen Schritt schaffen und somit der vom Konsultationsteilnehmer geforderten Vereinfachung gerade entgegenwirken.

2.2.5. Tenorziffer 5 hat die Beschlusskammer unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit und Gesichtspunkten der Verfahrensvereinfachung ergänzt. Sie betrifft Betreiber von Windenergieanlagen, deren Anlagen innerhalb von drei Jahren nach Eintritt der Pflicht zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung ihren Zahlungsanspruch nach dem EEG 2017 verlieren. Die Ausstattung der Windenergieanlagen mit einem System zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung für einen so kurzen Zeitraum erscheint angesichts des nicht unwesentlichen Aufwands, der damit verbunden ist, als unverhältnismäßig. Das Ziel der bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung, das nächtliche Blinken zu reduzieren, tritt in absehbarer Zeit ohnehin ein. Die Abstimmung auf das Förderende und nicht etwas das Betriebsende der Anlage erscheint insbesondere im Hinblick auf die vom Gesetzgeber angelegte Regelungssystematik sachgerecht. So knüpft die Sanktionierung eines Pflichtverstoßes allein an eine Verringerung des Zahlungsanspruchs nach EEG und nicht etwa an die Zulässigkeit des Betriebs der Anlage. Zwar mag es

vorkommen, dass die Windenergieanlagen im Einzelfall noch über das Ende der Förderdauer hinaus betrieben werden. Allerdings geht die Beschlusskammer auch aufgrund der bisherigen Erfahrungen bei der Bearbeitung von Ausnahmeanträgen nach § 9 Absatz 8 Satz 5 EEG 2017 davon aus, dass die dabei erzielbaren Einnahmen im Regelfall nicht reichen werden, um einen wesentlichen Deckungsbeitrag für das BNK-System zu erzielen. Die Anlagenbetreiber könnten demnach ohnehin im Rahmen der Ausnahmeregelung des § 9 Absatz 8 Satz 5 EEG 2017 einen Anspruch auf Ausnahme von der Verpflichtung zum Einbau eines BNK-Systems geltend machen. Die Tenorziffer 6 dient insoweit auch der Verfahrensvereinfachung und dem Bürokratieabbau.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerde ist bei der Bundesnetzagentur (Hausanschrift: Tulpenfeld 4, 53113 Bonn) einzureichen. Es genügt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist bei dem Oberlandesgericht Düsseldorf (Hausanschrift: Cecilienallee 3, 40474 Düsseldorf) eingeht.

Die Beschwerde ist zu begründen. Die Frist für die Beschwerdebegründung beträgt einen Monat. Sie beginnt mit der Einlegung der Beschwerde und kann auf Antrag von dem oder der Vorsitzenden des Beschwerdegerichts verlängert werden. Die Beschwerdebegründung muss die Erklärung, inwieweit der Beschluss angefochten und seine Abänderung oder Aufhebung beantragt wird, und die Angabe der Tatsachen und Beweismittel, auf die sich die Beschwerde stützt, enthalten. Die Beschwerdeschrift und die Beschwerdebegründung müssen durch einen Rechtsanwalt unterzeichnet sein.

Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung (§ 85 Abs. 3 EEG 2017 in Verbindung mit § 76 Abs. 1 EnWG).

Christian Mielke
Vorsitzender

Dr. Jochen Patt
Beisitzer

Andreas Foxel
Beisitzer