

Stellungnahme der Gesellschaft für Alternative Ingenieurtechnische Anwendungen mbH (GAIA mbH) im Festlegungsverfahren zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung von Windenergieanlagen nach § 9 Absatz 8 EEG 2017

Eckpunkte und Fragen der BNetzA	Stellungnahme der GAIA mbH
zu 1)	
<p>a. Welche Technologien/Systeme zur Ausstattung von Windenergieanlagen an Land mit einer bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung stehen aktuell am Markt zur Verfügung? Welche dieser Technologien/Systeme erfüllen die Systemanforderungen des Anhang 6 AVV Kennzeichnung und verfügen zudem über eine generelle luftfahrtrechtliche Anerkennung? Welche Anbieter oder Hersteller bieten jeweils diese Systeme in Deutschland an?</p>	<p>Das Festhalten an der BNK ohne gesetzliche Grundlage für die Transponderlösung würde zu einer Oligopolstellung weniger Firmen (3-5) in Deutschland in diesem Bereich führen. Es wären dann alle Betreiber quasi gezwungen, diese Firmen/Technik einzusetzen und diese Firmen könnten die Preise „diktieren“, ohne dass es eine wirkliche Wahl gäbe. Windenergieprojekte würden sich dadurch wieder/weiter verteuern.</p>
<p>c. Sind die am Markt vorhandenen Anbieter von durch die Deutsche Flugsicherung anerkannten BNK-Systemen in der Lage, das zu erwartende Auftragsvolumen bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist abzuarbeiten? Gilt dies auch im Hinblick auf die Vorbereitung und Durchführung der standortspezifischen Prüfung des verbauten BNK-Systems? Ist die personelle Ausstattung ausreichend und stehen genügend Fachkräfte zur Verfügung?</p>	<p>Es ist zu bezweifeln, ob die wenigen Oligopol-Firmen bei einer verpflichtenden Radarsystem-Lösung überhaupt in der Lage wären, alle Windenergieanlagen bis zu dem per Gesetz festgelegten Stichtag auszurüsten zu können.</p>
<p>d. Wie gestaltet sich der übliche Planungshorizont bei der Ausstattung von Windparks mit den verschiedenen BNK-Systemen? Welche Zeiträume werden von den ersten Vertragsverhandlungen bis zum Abschluss der Projekte durch dauerhafte Inbetriebnahme des BNK-Systems üblicherweise zugrunde gelegt? Welche Unterschiede ergeben sich hinsichtlich der verschiedenen Technologien?</p>	<p>Weitere Hürden bei der Planung und Umsetzung von BNK-Systemen sind folgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für das Radarsystem müssen zusätzliche Flächen akquiriert und eine Radarstation mit 1-3 Masten gebaut werden. • Grundstückseigentümer werden sicher nicht gerne bereit sein, insbesondere im Nachhinein bei bestehenden Windenergieanlagen, Flächen für die Radar-Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. • Viele Standorte von Windparks in Süddeutschland befinden sich in Waldgebieten. Wo sollten hier Standorte für die Radarstation und die Masten gefunden werden?

	<ul style="list-style-type: none"> • Im hochkomplexen Gelände bzw. bei Mittelgebirgsstandorten funktioniert die Radar-Technik wegen der Abschirmung durch die Berge nicht, da man im 20 bis 25 Kilometer-Radius flaches Gelände benötigt.
e. Erachten Sie eine Verlängerung der Umsetzungsfrist für notwendig? Falls ja: Um welchen Zeitraum? Welche hier nicht angesprochenen Aspekte müssen im Zusammenhang mit der Einhaltung der Umsetzungsfrist noch beachtet werden?	Eine Verlängerung der Umsetzungsfrist erscheint nach derzeitigem Stand als absolut notwendig. Neben der bereits formulierten luftverkehrsrechtlichen Zulassung (die eine Befliegung durch die DFS beinhaltet) bedarf es je nach Technik auch noch anderer Genehmigungen (z.B. der Baugenehmigung einer Radarantenne). Diese hängen wiederum von anderen Faktoren ab (z.B. der Zuteilung von Radarfrequenzen, die planungsrechtliche Frage für Bauwerke im Außenbereich, der dinglichen Sicherung von Standortflächen). Es ist nicht realistisch Genehmigungen und die anderen Fragestellungen innerhalb eines Jahres zu klären. Eine Verlängerung der Umsetzungsfrist um wenigstens 2 Jahre für Bestandsanlagen und WEA mit Zuschlag im Ausschreibungsverfahren halten wir für geboten.
zu 2)	
Der Verpflichtung, Anlagen nach § 9 Absatz 8 EEG 2017 mit einer Einrichtung zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen auszustatten, kann nur durch den Einbau eines BNK-Systems genüge getan werden, das alle tatsächlichen und rechtlichen Anforderungen für eine Inbetriebnahme erfüllt.	Gesetzliche Norm (in diesem Fall § 9 Abs. 8 EEG) durchzusetzen, wenn andere notwendigen Voraussetzungen (Anpassung der AVV Luftverkehrshindernisse) nicht geschaffen werden sollten, wäre eine eklatante Verletzung rechtsstaatlicher Prinzipien und ein verheerendes Zeichen für die Investitionssicherheit in Deutschland.
zu 3)	
Die Ausstattungsverpflichtung des § 9 Absatz 8 EEG 2017 umfasst alle Schritte, die erforderlich sind, um das BNK-System unter Beachtung aller rechtlichen Voraussetzungen zulässigerweise in Betrieb zu nehmen.	Es ist nicht zu erwarten, dass die rechtlichen Voraussetzungen zur Inbetriebnahme von BNK-Systemen logistisch umsetzbar sind. Nach Aussage der Fachgruppe Luftverkehr beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz mangelt es sowohl an Personal wie auch an geeigneten Flugzeugen. Des Weiteren umfasst die Ausstattungsverpflichtung nach § 9 Abs. 8 EEG 2017 eben nicht nur alle Schritte um die luftverkehrsrechtlichen Voraussetzungen zu erfüllen sondern eben auch eine Reihe weiterer Genehmigungen, die eingeholt werden müssen. Sollte dies nicht im Rahmen des BImSchG als Konzentrationsverfahren möglich sein, wäre ein erheblicher

	Aufwand notwendig, um Einzelgenehmigungen für verschiedene öffentliche Belange einzuholen (z.B. Naturschutz, Baurecht, Planungsrecht, Immissionsschutz, verkehrliche Erschließung).
weitere Aspekte:	
Sicherheit	<p>Eine zentrale Radar-Anlage für mehrere Windparks könnte auch ausfallen oder ein Ziel eines terroristischen Angriffes werden. Bei der dezentralen Transponder-Lösung wäre es weniger schlimm, wenn dann mal eine WEA im Windpark ausfallen sollte.</p> <p>Sind hierzu Regelungen vorgesehen, die für einen gewissen Zeitraum eine nicht bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung ermöglichen?</p>