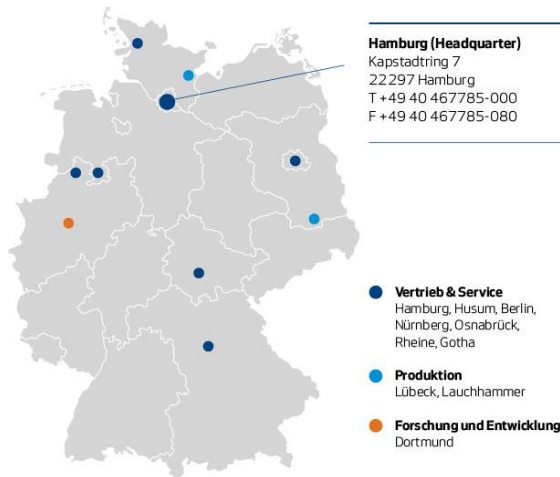


Stellungnahme zur Konsultation der Bundesnetzagentur zum Festlegungsverfahren zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung von Windenergieanlagen – Frist angemessen verlängern

Vestas dankt der Beschlusskammer 6 der Bundesnetzagentur (BNetzA) für die Fragen und Eckpunkte der Konsultation vom 24.05.2019 zum Festlegungsverfahren zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung (BNK) von Windenergieanlagen (WEA) nach § 9 Absatz 8 EEG 2017. Als Hersteller von WEA und eines BNK-Systems nimmt Vestas im Folgenden Stellung:

Durch Verzögerung der Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV Kennzeichnung), ist eine Verlängerung der Frist zur BNK-Pflicht unausweichlich. Grundlage für Weiterentwicklung, Anerkennung und Schnittstellen der BNK-Systeme in Windprojekten fehlt. Ressourcen bei Herstellern und Betreibern für Errichtung, bei Anerkennungs- und Genehmigungsbehörden für Nachweis von BNK-Systemen und Änderungsgenehmigung von WEA können erst auf Basis der AVV Kennzeichnung ausgebaut werden. Deshalb ist eine Verlängerung der Frist vom 01.07.2020 für jährlich bis zu 1.000 Neuanlagen um mindestens 2 Jahre und für bis zu 17.500 Bestandsanlagen um mindestens 4 Jahre erforderlich, wenn die neue AVV spätestens zum 1.1.2020 in Kraft tritt. Auch für WEA mit langen Rotorblättern >65 Metern ist die Novelle der AVV umgehend nötig.

Vestas ist seit 1986 am deutschen Markt tätig und hat mehr als 8.000 WEA mit einer Gesamtkapazität von mehr als 14 Gigawatt installiert (~25% des Marktes). Vestas beschäftigt rund 2.400 Mitarbeiter in Deutschland. In Lauchhammer produziert Vestas Rotorblätter, in Travemünde Generatoren in zwei der weltweit modernsten Werke. Vestas ist darüber hinaus in Deutschland mit einem Technologiezentrum in Dortmund, mit Vertriebs- und Servicestandorten in Hamburg, Husum, Berlin, Rheine und Nürnberg präsent. Die Geschäftseinheit Vestas Northern & Central Europe für die Märkte Deutschland, Österreich, Benelux, Skandinavien, UK, Irland, Baltikum, Osteuropa, GUS sowie Süd- und Ostafrika hat ihren Hauptsitz in Hamburg.



Das Vestas IntelliLight™ System für Bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung

Vestas IntelliLight™ bietet die zuverlässige, radargesteuerte Aktivierung der Nachtkennzeichnung, wenn sich ein Luftfahrzeug im Abstand von 4 Kilometern zum Windpark befindet. IntelliLight™ bietet eine nahtlose Systemintegration mit allen Vestas WEA mit der Option, ein zuverlässiges Steuersignal auch für Anlagen anderer Hersteller bereit zu stellen. Direkte Verbindung zwischen Radar und Nachtkennzeichnung der WEA über das Vestas Kommunikationsnetzwerk sichert unverzügliche und zuverlässige Reaktion. Vestas IntelliLight™ Radarkörper können direkt am Turm einer WEA angebracht werden. Alternativ bietet Vestas auch eine Lösung mit parkexternem Turm an.

Allgemeine Stellungnahmen:

Aktuelle BNK-Frist ist aufgrund fehlender Grundlagen und Ressourcen nicht zu halten

Betreiber von WEA an Land, die nach den Vorgaben des Luftverkehrsrechts zur Nachtkennzeichnung verpflichtet sind, müssen nach aktuellem Stand des EEG ihre Anlagen ab dem 01.07.2020 mit einer Einrichtung zur BNK von Luftfahrthindernissen ausstatten. Schon heute ist absehbar, dass diese Frist weder für Neuanlagen noch für Bestandsanlagen einzuhalten ist. Zum ersten fehlt aufgrund der Verzögerung der Novelle der AVV Kennzeichnung schlicht eine wesentliche rechtliche Grundlage für die Auslegung, die Genehmigung, den Nachweis, die Errichtung und den Einsatz der BNK-Systeme. Zum zweiten stehen weder in Landesluftfahrtbehörden, Deutscher Flugsicherung, Bundes- und Landesverkehrsministerien, noch bei Anbietern von BNK-Systemen, WEA-Herstellern oder Serviceunternehmen ausreichend personelle Ressourcen bereit. Zum dritten müssen BNK-Systeme entwickelt, angepasst, gefertigt, ausgerollt, in Projekte integriert, genehmigt und nachgewiesen werden. Unsicherheit birgt auch aus Sicht von Vestas insbesondere die noch ausstehende Anpassung des luftfahrtrechtlichen Rahmens in der AVV Kennzeichnung, deren Verschiebung auf das zweite Halbjahr 2019 die BNK-Pflicht-Fristverschiebung unausweichlich macht. Vestas begrüßt daher sehr, dass die Bundesnetzagentur nach dem EEG Festlegungen zur Verlängerung der Umsetzungsfrist treffen kann, wenn BNK-Systeme nicht innerhalb der Frist in ausreichendem Umfang am Markt angeboten werden. Es ist gut und zwingend erforderlich, dass die Beschlusskammer prüft, in welchem Umfang BNK-Systeme innerhalb der Frist am Markt verfügbar sind und in welchem Umfang sie bis zur Frist flächendeckend eingebaut werden können. Entscheidend für die Frist aber ist die flächendeckende Funktionsfähigkeit der Systeme in den Projekten.

Frist um mindestens 2 Jahre für Neuanlagen und 4 Jahre für Bestandsanlagen verlängern

Die Ausstattung aller jährlich bis zu 1.000 Neuanlagen und insgesamt etwa 17.500 betroffenen Bestandsanlagen mit BNK-Systemen ist in der vorgesehenen Frist nach § 9 Absatz 8 EEG 2017 bis Mitte 2020 definitiv nicht realisierbar. Unter Beachtung der von den Standortgegebenheiten und der verwendeten Technologie abhängigen einzuhaltenden Schritte können bei separater Frist für Neuanlagen 2 ½ Jahre ab Inkrafttreten der AVV Kennzeichnung ausreichen, wenn die Behörden schnell agieren. Für Bestandsanlagen ist eine Frist ab Inkrafttreten von mindestens 4 ½ Jahren erforderlich. Wenn die AVV spätestens zum 01.01.2020 in Kraft tritt, muss die BNK-Pflicht vom 01.07.2020 um mindestens 2 Jahre für Neu und mindestens 4 Jahre für Bestandsanlagen verlängert werden. In dieser Zeit müssen parallel zur fertigen Entwicklung oder Anpassung und Anerkennung der BNK-Systeme und dem Aufbau personeller Ressourcen zuerst das (Änderungs-) Genehmigungsverfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) erfolgen für die bauliche Anpassung der WEA, unter Umständen eines externen Radarmastes samt Infrastruktur, Frequenzvergabe und elektromagnetischer Umweltverträglichkeitsprüfung (EMVU) durch die BNetzA. Hier sind die Engpässe der Genehmigungsbehörden zu berücksichtigen. Dann müssen die tatsächlichen baulichen Anpassungen der WEA und Einstellungen des BNK-Systems vor Ort durch den Anbieter ebenfalls unter Beachtung der personellen Ressourcen aller Beteiligten erfolgen. Schließlich muss das Verfahren der standortspezifischen Anerkennung des BNK-Systems nach Anhang 6 der AVV Kennzeichnung für das konkrete Projekt ggf. durch die Deutsche Flugsicherung samt Zustimmung der Luftfahrtbehörde für Neuanlagen durchgeführt werden.

Kriterien der BNetzA-Konsultation für die Verlängerung der Frist im EEG ergänzen

Aus Sicht von Vestas, sind die von der BNetzA im Konsultationsdokument ausgeführten Kriterien an die Verlängerung der Frist für die Feststellung der Einsatzfähigkeit der BNK-Systeme unzureichend und dringend zu ergänzen. Die Begriffe angeboten, verfügbar oder eingebaut bieten als Kriterien für die Fristeinhaltung keine konsistente Basis. Erst durch Inbetriebnahme und

Genehmigung des zugelassenen BNK-Systems wird die BNK-Pflicht nachweisbar und der Sache nach erfüllt. Ein Angebot, das kurz vor Fristablauf abgegeben wurde, würde etwa bei längeren Lieferzeiten wohl keine rechtzeitige Umsetzung ermöglichen. Ein verfügbares oder eingebautes BNK-System, das noch nicht in Betrieb ist, kann die Befeuerung noch nicht bedarfsgerecht steuern. Für Anerkennung, Inbetriebnahme und Genehmigung sind entsprechende Puffer einzuplanen.

Kosten von BNK-Systemen fair vergleichen

Wie schon in der Begründung des Gesetzes werden auch im Konsultationsdokument der BNetzA Kostensenkungen von Transponder BNK-Systemen ohne jede nachgewiesene Grundlage angenommen. Unsicherheiten bei BNK-Systemkosten, wie auch bei Genehmigung, Integration und Nachweis sind in fair und überprüfbar darzustellen und werden sich auch bei Transponder basierten BNK-Lösungen in wesentlichen Faktoren nicht grundsätzlich von BNK-Systemen auf Basis von Radarlösungen unterscheiden. Insbesondere für den Fall, dass, wie im ersten Entwurf für Anlage 6 zur AVV zu Anforderungen und Nachweis von BNK-Systemen entsprechend dem Vorschlag des so genannten Transpondergutachtens von Prof. Behrend vorgesehen, zusätzlich zu BNK-Systemen Infrarotbefeuerung auf der Gondel und ggf. auch am Turm erforderlich werden sollten, sind BNK-Systemkosten selbst nur noch ein Kostenfaktor unter mehreren. Entscheidend sind die Gesamtkosten im Projekt inklusive Schnittstellen, die im Vergleich je nach Projektgröße und Umrüstungsbedarf höchst unterschiedlich ausfallen dürften.

Konkrete Stellungnahmen zu Eckpunkten und Fragen zur Konsultation

1) Die Beschlusskammer prüft vor dem Hintergrund ihrer Festlegungskompetenz nach § 85 Absatz 2 Nummer 1a EEG 2017, ob ausreichend technische Einrichtungen nach § 9 Absatz 8 EEG 2017 innerhalb der Frist nach § 9 Absatz 8 EEG 2017 vorhanden und innerhalb der Frist in WEA eingebaut und luftverkehrsrechtlich zugelassen werden können.

- a) *Welche Technologien/Systeme zur Ausstattung von WEA 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?*

Vestas IntelliLight ist eines der derzeit bekannten und anerkannten BNK-Systeme, die in Deutschland von vier verschiedenen Herstellern angeboten werden. Seine Einbindung auch in Anlagen anderer Hersteller von WEA ist prinzipiell möglich aber noch nicht detailliert und herstellerübergreifend geprüft. Der hohe Integrationsaufwand aufgrund der diversen Anlagentechnologien im Feld macht die vorausschauende Entwicklung einer Lösung schwer finanzierbar, insbesondere vor dem Hintergrund der unzureichenden Grundlagen für die Markteinführung von BNK-Systemen. IntelliLight BNK-Systeme sind innerhalb der Frist vorhanden. Ob und vor allem wie viele Systeme innerhalb der Frist in WEA eingebaut werden können, ist abhängig von der Begriffsdefinition, vom Zeitbedarf des Aufbaus, von Produktionskapazitäten sowie von personellen Ressourcen der BNK-Systemhersteller, der WEA-Hersteller, der Projektierer von Neuanlagen sowie der Betreiber von Bestandsanlagen. Ob und wie viele System luftverkehrsrechtlich zugelassen werden können ist abhängig von Anforderungen und Nachweisverfahren der Anlage 6 der neuen AVV Kennzeichnung, von personellen Ressourcen des Bundes- und der Landesministerien, der Luftfahrt- und der Genehmigungsbehörden sowie ggf. der Deutschen Flugsicherung, sofern deren Einbindung nicht zu vermeiden ist.

- b) *Welche Technologien/Systeme zur Ausstattung von WEA auf See 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?*

Die BNK-Systeme lassen sich an Land wie auf See einsetzen. Erprobungen auf See gab es bislang jedoch nach unseren Informationen noch nicht. Anpassungen an den BNK-Systemen wären aufgrund der veränderten Umgebungsbedingungen auf See, der wesentlich größeren Projekte und der unterschiedlichen Regularien zu prüfen. Der Bundesverband Windparkbetreiber Offshore BWO schlägt daher vor, die BNK-Pflicht auf See so lange auszusetzen, bis diese Überprüfung erfolgt ist. Die Umsetzung für Neu- und Bestandsanlagen sollte dann in einem vergleichbarem Zeitrahmen möglich sein, zumal es sich um eine im Vergleich zur Onshore-Windenergie überschaubare Anzahl von WEA und Projekten handelt.

- 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?*

Ein fristgerechtes Abarbeiten ist nicht mehr möglich und wäre schon bei Festlegung der Frist für Neuanlagen höchst ambitioniert gewesen, hätte die AVV zeitnah vorgelegen. Nur für eine überschaubare Anzahl von Bestandsanlagen wäre die Frist bei sukzessiver Einbindung in BNK-Systeme für Neuanlagen haltbar gewesen. Auch zugelassene BNK-Radarlösungen können die Einbindung von Bestandsanlagen erst dann umsetzen, wenn rechtliche Klarheit über die Anforderungen und Nachweisverfahren für alle Systeme herrscht. Bis zu 12 Monate Lieferzeit für BNK-Systeme sind mit einzurechnen. Jahreskapazitäten sind vor dem Hintergrund fehlender Rahmenbedingungen noch nicht klar festgelegt, werden aber je nach Lieferzeit die Geschwindigkeit des Ausrollens eingrenzen. Zur Einbindung der BNK-Systeme und ggf. der Infrastruktursysteme in die Projekte sind zusätzliche Arbeiten auf WEA erforderlich, für die zusätzliche Techniker benötigt werden und geschult werden müssen. Planmäßige Wartungen sind schon heute mit Vorlaufzeit einzuplanen, weshalb ein Aufbau eines Netzwerks von Technikern für die Integration der BNK-Systeme in neue Projekte, insbesondere aber auch in Bestandsanlagenprojekte notwendig wird. Ohne Sicherheit über die Richtung der Marktentwicklung auf Basis der Anforderungen an BNK-Systeme und deren Nachweis, ist dieser Aufbau weder kalkulierbar noch finanzier- und umsetzbar. Die neue AVV setzt den Startpunkt.

- d) *Welche Anbieter oder Hersteller bieten transpondergestützte Systeme in Deutschland an? Gibt es hierzu ggf. internationale Akteure, die als Lieferanten für den deutschen Markt in Frage kommen? Wieviel Zeit brauchen potenzielle Anbieter von solchen Systemen nach Inkrafttreten der noch ausstehenden Änderung der AVV Kennzeichnung, um die Technologie in den Markt einzuführen? Kann eine Abschätzung getroffen werden, welches Auftragsvolumen innerhalb welcher Fristen inkl. der erforderlichen windparkseitigen Baumaßnahmen bewältigt werden kann, inklusive Vorbereitung und Durchführung der standortspezifischen Prüfung des BNK-Systems?*

Da Transponder Jahre lang keine Chancen am Markt hatten, sind auch für Anbieter dieser Systeme erhebliche Vorbereitungen notwendig, um Produkte marktreif zu machen. Der deutsche Markt ist aufgrund der kleinen Projektgrößen schwierig von außen einzuschätzen. Ein Jahr Vorlaufzeit von der Geschäftsidee zum realistischen Angebot ist für Anbieter, die schon am Markt aktiv sind, zu erwarten. Das Ramp-Up eines angemessenen Liefervolumens wird auch hier mindestens ein weiteres Jahr nach Inkrafttreten der AVV im Anspruch nehmen. Die Planung setzt die Mitarbeit von allen WEA-Herstellern voraus, da sie gleichwertige Schnittstellen für die Signalintegration aller BNK-Systeme zusammen mit den Herstellern der BNK-

Systeme entwickeln müssen. Es müssen Zuständigkeitsgrenzen definiert werden. Auch Transponder-BNK-Systemhersteller müssen sich darauf vorbereiten, Siting, Service, und Zertifizierung zu übernehmen. Aktuell gibt es kein anerkanntes System am Markt, zudem sind international derzeit keine Anbieter greifbar, da die BNK-Transpondertechnologie auch weiter international umstritten ist.

- e) *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?*

Nachrüstungen werden im Einzelfall entwickelt werden müssen, da es eine Vielfalt an Ausrüstungen im Feld gibt, die nicht vorausschauend für BNK-Integrationszwecke dokumentiert wurden. D.h., dass je nach Vertragsreife bei Vertragsunterschrift oft über Nachtragsangebote Lösungen neuverhandelt werden müssen, da Informationen und Aufwand erst nach und nach einschätzbar werden. Allein Verhandlungen könnten je nach Ressourcenverfügbarkeit bei kleinen Projekten bis zu ein Jahr dauern. Bis zur Inbetriebnahme können mit bis zu einem weiteren Jahr Umsetzungszeit bis zu 2 Jahre vergehen, wenn alle Behörden mitziehen. Sicher können Verhandlungen und Umsetzung nicht für alle 17.500 Bestandsanlagen parallel erfolgen. Vertragsverhandlungen und Umsetzungszeiträume unterscheiden sich für unterschiedliche Technologien nicht wesentlich, da Schnittstellenprobleme und Anpassungen an Befuerungssystemen für alle BNK-Systeme gleichermaßen gelöst werden müssen.

- f) 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?

Mitentscheidend ist, wie lange es noch dauert bis die AVV Kennzeichnung in Kraft treten kann. Die Anerkennung Stufe 2 der BNK-Systeme erfordert erfahrungsgemäß 6-12 Monate, wenn die Anerkennungsstellen mitziehen. Das kann aber kaum durch die BNK-Systemanbieter allein gesteuert werden. Ausrollen der Systeme in größeren Stückzahlen, kann seriös erst nach System- und Schnittstellenentwicklung, Ramp-Up der Produktion und des Aus- und Nachrüstungsnetzwerks erfolgen. Die Frist allein für die erforderlichen Änderungsgenehmigungen oder -anzeigen für Bestandsanlagen muss mit bis zu 15 Monaten nach Inkrafttreten der AVV Kennzeichnung kalkuliert werden (basierend auf heutigen Abarbeitungsgeschwindigkeiten bei Genehmigungsbehörden). Für Neuanlagen sind daher nach Anerkennung mindestens 1 ½ weitere und für Bestandsanlagen mindestens 3 ½ weitere Jahre erforderlich. Selbst wenn die BNK-Systeme also zeitnah entwickelt und anerkannt werden, sind somit ab Inkrafttreten der AVV für Neuanlagen mindestens 2 ½ Jahre Frist und für Bestandsanlagen mindestens 4 ½ Jahre bis zur Inbetriebnahme erforderlich. Das bedeutet eine Verlängerung der Frist zur BNK-Pflicht vom 01.07.2020 um mindestens 2 Jahre für Neuanlagen und mindestens 4 Jahre für Bestandsanlagen, wenn die AVV Kennzeichnung spätestens zum 01.01.2020 in Kraft tritt. Da auch der Nachweis der Funktionalität der Systeme im jeweiligen Projekt durch Luftfahrtbehörden und ggf. DFS nicht in erster Linie vom Betreiber der WEA mit BNK-System entschieden werden kann, ist die Frist unabhängig von der Anerkennung der Systeme im jeweiligen Projekt festzulegen. Damit BNK-Systeme schnellstmöglich eingesetzt werden können, sind auch für Anerkennungs- und Genehmigungsbehörden Fristen und Sanktionen festzulegen.

- 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. Der Einbau von Systemen, die z.B. aufgrund luftverkehrsrechtlicher Regelungen (noch) nicht eingesetzt werden dürfen,***

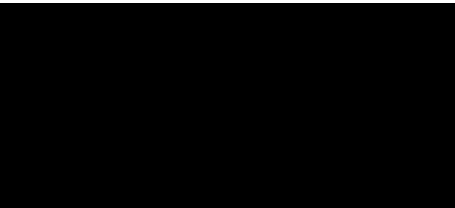
würde mit Ablauf der Übergangsfrist einen Verstoß gegen die Regelung des § 9 Absatz 8 EEG 2017 darstellen und die Sanktionsregelung des § 52 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1a EEG 2017 auslösen. Nur BNK-Systeme, die tatsächlich genutzt werden, führen zu einer Verringerung der Lichtemissionen und einer damit einhergehenden Akzeptanzsteigerung entsprechend dem Sinn und Zweck der Regelung. Es kann nicht Sinn der Regelung sein, Anreize für den kosten-trächtigen Einbau von Technik zu schaffen, die nicht genutzt werden kann, und damit Investitionsruinen schafft.

- 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.** Hierzu zählen insbesondere standortspezifische Begutachtungen des eingesetzten BNK-Systems sowie die notwendigen Zustimmungen der Landesluftfahrtbehörden oder im Fall der ausschließlichen Wirtschaftszone die Zustimmung des BMVI, entsprechend den Vorgaben des Anhang 6 der AVV Kennzeichnung. Nur wenn diese Schritte erfolgt sind, ist die tatsächliche und rechtliche Einsatzbereitschaft des BNK-Systems am konkreten Standort gesichert und der Ausstattungsverpflichtung genüge getan.
- 4) **Soweit allerdings die Durchführung der Schritte die vorherige Inbetriebnahme der WEA erfordert, können sie bei neuen WEA nach Inbetriebnahme durchgeführt werden, ohne die Ausstattungsverpflichtung zu verletzen.** Nach den der BNetzA vorliegenden Informationen erfordert die standortspezifische Prüfung durch die Luftverkehrsbehörde möglicherweise die vorherige Inbetriebnahme der WEA. Die Inbetriebnahme zum Zwecke der Durchführung der standortspezifischen Prüfung verletzt ggfs. nicht die Ausstattungspflicht nach § 9 Absatz 8 EEG 2017.
- 5) **Ist die Verwendung eines BNK-Systems luftverkehrsrechtlich grundsätzlich ausgeschlossen (z. B. im Sicherheitsbereich um Flughäfen und Flugplätze), besteht keine Pflicht zur Ausstattung der WEA mit einem BNK-System, ohne dass es einer Ausnahmegenehmigung der BNetzA bedarf.** Die Erfüllung der Ausstattungsverpflichtung ist in diesen Fällen rechtlich unmöglich. § 9 Absatz 8 EEG 2017 ist insoweit einschränkend auszulegen.

Vestas unterstützt die Klarstellungen durch die BNetzA. Erst der Einsatz der BNK-Systeme sichert Akzeptanz. Dies verdeutlicht, dass eine angemessene Fristverlängerung und angemessene Ausnahmeregelungen notwendig sind. Die Begrenzung der Ausnahmen auf Projekte, deren Ausrüstung mit BNK-Systemen über 3% der absehbaren Erträge ausmacht, ist sehr weit bemessen und sollte überprüft und enger gefasst werden.

Vestas bittet die Beschlusskammer 6 der BNetzA als Hersteller von Windenergieanlagen und BNK-Systemen, die Stellungnahmen angemessen zu berücksichtigen. Gerne kann die BNetzA die Stellungnahme von Vestas in der vorliegenden Form oder in Auszügen veröffentlichen.

Hamburg, den 29. Juli 2019,



Head of Public Affairs
Vestas Northern & Central Europe