

Antrag

der Abg. Klaus-Günther Voigtmann u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

Auflagen für Windindustrieanlagen gemäß Energiesammelgesetz – Bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung (BNK) im Interesse der Luftverkehrssicherheit – Situation in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob sie hinsichtlich des im Jahr 2018 von der Bundesregierung beschlossenen Energiesammelgesetzes den nachgelagerten Behörden welche Vorgaben oder welche Empfehlungen hinsichtlich der Einführung (bei Neuanlagen) bzw. der Umrüstung (bei Bestandsanlagen) der bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung gemacht hat;
2. ob ihr welche Kenntnisse zur bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung hinsichtlich des derzeit in Baden-Württemberg vorhandenen und am Netz befindlichen Bestands von ca. 725 Windkraftanlagen vorliegen (Anzahl der Windindustrieanlagen mit Radar-BNK-Lösung oder Transponder-BNK-Lösung oder noch ohne Umrüstung);
3. welche Alternative (Transponder-BNK-Technologie versus Radar-BNK-Lösung) hinsichtlich der unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit des Luftverkehrs erfolgenden Bewertung der beiden sich gegenüberstehenden Alternativen (Radar-BNK-Lösung versus Transponder-BNK-Technologie) sie präferiert;
4. wie die baden-württembergischen für den Bau von Windkraftanlagen zuständigen Genehmigungsbehörden derzeit vor dem Hintergrund des hier geschilderten Sachverhalts (Transponder-BNK-Technologie versus Radar-BNK-Lösung) bei den derzeit anhängigen, noch laufenden und bei den zwar bereits abgeschlossenen, aber noch nicht bestandskräftigen Genehmigungsverfahren entscheiden;

5. ob ihr Anhaltspunkte bekannt sind, mit welchen näherungsweise geschätzten Kosten in welcher Höhe a) je nachzurüstender (= Altbestand) und b) je neu zu errichtender Windkraftanlage bei beiden Alternativen nach heutigen Kostenverhältnissen zu rechnen ist;
6. ob die für die Sicherheit des Luftverkehrs im Luftraum von Baden-Württemberg zuständigen baden-württembergischen Behörden sich bereits mit welchen Ergebnissen mit den zur Auswahl stehenden Alternativen (Transponder-BNK-Technologie versus Radar-BNK-Lösung) beschäftigt haben, nachdem den Windkraft-Genehmigungsbehörden eine Prüfpflicht zur Funktionalität und eine Beurteilung hinsichtlich der Auswirkung auf die Sicherheit des Luftverkehrs obliegt;
7. ob ihr die von der Verkehrsministerkonferenz bei der Sitzung am 9./10. Oktober 2019 geäußerten Bedenken zur Hindernisbefeuern im Falle der Zulassung einer transponderbasierten bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung bekannt sind, wonach bei den Anhörungen im Bundestag und Bundesrat einer Änderung des Anhangs 6 zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV) erst dann zugestimmt werden könne, wenn davon ausgehende negative Auswirkungen auf die Sicherheit des Luftverkehrs ausgeschlossen werden könnten;
8. weshalb Baden-Württemberg Medienberichten zufolge bei der im Vorfeld für die am 14. Februar 2020 vorgesehene bundesratspflichtige Verabschiedung der AVV-Novellierung erneut durchgeführten Behördenanhörung sich den aus Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs vorgebrachten Änderungswünschen a) zur Ausfallsicherheit des Transponders (z. B. defekter Transponder), b) zur 50 m betragenden Mindestflughöhe und c) zur Mindest-Rückstrahlfläche im Flugobjekt (1 qm oder 4 qm) und d) zur Infrarotkennzeichnung nicht angeschlossen hat;
9. welche Meinung sie unter dem Aspekt der Sicherheit des Luftverkehrs bezüglich der Zulässigkeit der transponderbasierten Technologie im Hinblick auf die sogenannten Inkognitoflüge der Bundespolizei und des Militärs vertritt (Vermeidung von Kollisionen mit Windkraftanlagen bei Inkognitoflügen des Militärs und der Bundespolizei), nachdem bekannt ist, dass es sich hierbei um Flüge handelt, die bewusst unter Ausschaltung der Transponder erfolgen, um zu gewährleisten, dass diese Flüge nicht durch Unbefugte geortet werden können;
10. ob die Aufsichtsbehörden über welche Verfahrensschritte bzw. welche Anzeigepflichten von den Windkraftbetrieben und Vorhabensträgern über die erfolgte Umrüstung zur bedarfsgerechten Nachtbefeuern informiert werden, um sicherzustellen, dass die Behörden die anzahlmäßig vollständige Umsetzung der im Energiesammelgesetz vorgeschriebenen Umrüstung zur bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung kontrollieren können und zwar auch für die Fälle, bei denen ein Windkraftstandort mit bis maximal zwei bis drei Windindustrieanlagen wie in Besigheim/Ingersheim (nahe Husarenhof) oder in Stuttgart-Weilimdorf („Grüner Heiner“) betroffen ist, wo die Bevölkerung aus Sicherheitsgründen zwar auf die Umrüstung besteht, die Vorhabensträger dies jedoch aus Kostengründen ablehnen und einen Ausnahmeantrag stellen mit dem Ziel, von der kostenpflichtigen Umrüstung verschont zu werden;
11. ob eine von den Windkraftbetreibern aufgrund des Energiesammelgesetzes innerhalb einer Übergangsfrist ins Auge gefasste Umrüstung zur bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung erneut einem Verfahren nach dem Bundesimmissionschutzgesetz oder ggfs. gemäß welcher anderen Bestimmung unterliegt;

12. ob den für die Sicherheit des Luftverkehrs im Luftraum von Baden-Württemberg zuständigen Behörden Vorfälle – wie in anderen Bundesländern vorgefallen und von der Deutschen Flugsicherung (DFS) festgestellt – bekannt sind, bei denen es gemäß Auswertungen der DFS zu gefährlichen Annäherungen zwischen auf Kollisionskurs befindlichen Kleinflugzeugen und Businessjets gekommen ist, bei denen ein Flugzeug oder beide Flugzeuge mit möglicherweise Sicherheitslücken aufweisenden Transpondern ausgerüstet waren, so beispielsweise am 27. September 2005 bei Mönchengladbach bei Sichtflugwetterbedingungen, am 26. Februar 2006 bei Lahr, am 6. Januar 2015 bei Düsseldorf, am 24. April 2015 bei Westerland oder am 22. September 2006 bei Groß Parin;
13. ob ihr Kenntnisse – auch im Hinblick auf später aufkommende Haftungsfragen nach möglicherweise eingetretenen Kollisionen in der Luft, bei denen die Luftfahrzeuge bzw. die Windenergieanlage (WEA) mit einer transponderbasierten BNK-Technologie ausgerüstet waren – vorliegen, aus denen hervorgeht, weshalb die Sicherheitsbewertung einer bedarfsgerechten Nachbefeuerung nicht ausschließlich der nach Ansicht von Fachleuten allein zuständigen DFS vorbehalten geblieben ist, nachdem in vorangegangenen Fachgesprächen es sich herausgestellt hat, dass im Blick auf die Zulassung der transpondergestützten Technologie neben den Interessen der Allgemeinen Luftfahrt vor allem auch solche des Katastrophenschutzes, der Luftrettung und der Sicherheitsbehörden (Polizeifliegerstaffeln, Militär, Such- und Rettungsfliegerei u. a.) tangiert sind und im Ergebnis 15 sicherheitsrelevante, nach Ansicht von Fachleuten im Gesetzgebungsverfahren und in den Anhörungen nicht gänzlich abgearbeitete Sachverhalte identifiziert worden sind, die mit dem Einsatz einer transponderbasierten Lösung verbunden seien;
14. inwieweit sie kritische Äußerungen von bei den Anhörungen beteiligten Luftverkehrsexperten nachvollziehen kann, die besagen, dass bei der unter Sicherheitsaspekten des Luftverkehrs sehr umstrittenen Einführung der zwar kostengünstigeren, hinsichtlich der Funktionalität jedoch eingeschränkten transpondergestützten Technologie sich hauptsächlich die Sichtweise der am weiteren Windkraft-Zubau interessierten Bundesregierung durchgesetzt und der Einfluss jener Bundesländer den Ausschlag gegeben habe, die in ihren Bundesländern ebenfalls starkes Interesse am weiteren Ausbau der Windkraft haben;
15. wie hoch sie die Wahrscheinlichkeit einschätzt, dass nach der gesetzlichen Zulassung einer transpondergestützten BNK-Technologie und der entsprechenden Umrüstung von Windindustrieanlagen aus dem Anlagenbestand es unter dem Druck der Deutschen Flugsicherung, Eurocontrol oder der International Civil Aviation Organization (ICAO) zu einer Rücknahme der Zulassung mit der Folge einer Pflicht zur nochmaligen Umrüstung auf eine radar-gestützte BNK kommt, falls es sich im Flugbetrieb in der Praxis herausstellt, dass es aufgrund der von den Kritikern ins Feld geführten eingeschränkten Funktionalität der transponderbasierten BNK zu einer eingeschränkten Luftverkehrssicherheit käme.

16.03.2020

Voigtmann, Stein, Palka, Dürr, Senger AfD

Begründung

Für alle derzeit bundesweit am Netz befindlichen ca. 30.000 Windindustrieanlagen enthält der jeweilige Genehmigungsbescheid die Auflage, dass jede Windkraftanlage mit einer Nachtkennzeichnung ausgerüstet sein muss, die gewährleisten soll, dass sich nähernde und nachts in der Umgebung der Windindustrieanlagen in den Luftraum eindringende Luftfahrzeuge die dort installierten Windkraftanlagen rechtzeitig als Hindernis erkennen, um die Gefahr von Kollisionen vermeiden zu können. Diesem Erfordernis wurde bisher dadurch Rechnung getragen, dass jede Windkraftanlage mit einem nachts durchgängig „rot“ blinkenden Befeuerungssystem in Gondelhöhe und ggfs. an den Blattspitzen ausgerüstet sein musste.

Aufgrund der in den letzten Jahren von der Politik bundesweit geförderten Windkraft-Forcierung und dem damit verbundenen Anstieg der windkraftindustriellen Gewerbegebiete an Offenland- als auch an Waldstandorten – im windschwachen Binnenland wie Baden-Württemberg wegen des höheren jahresdurchschnittlichen Windaufkommens oft auch auf den von Weitem gut sichtbaren Höhenlagen der Mittelgebirgslandschaften bspw. auf der Schwäbischen Alb oder im Schwarzwald – sowie wegen der im Zeitablauf immer höher werdenden und dadurch nachts mit höherem Lichtstrahleffekt weit ins Land hinein wahrnehmbaren Windkraftanlagen hat sich im Wirkungskreis der Windindustriezonen ein erhebliches Protestpotenzial innerhalb der betroffenen Bürgerschaft gebildet, die sich um ihre Nachtruhe gebracht gesehen hat.

Mit dem am 30. November 2018 im Bundestag beschlossenen Energiesammelgesetz wurden Windparkbetreiber und Vorhabensträger verpflichtet, bis zum 1. Juli 2020 ihre Windindustrieanlagen mit einer sogenannten bedarfsgerechten Nachtbefeuerung (BNK) auszustatten. Diese Verpflichtung gilt sowohl für neu zu genehmigende bzw. für zu errichtende Anlagen als auch für den Anlagenaltbestand, für den eine Übergangsfrist vorgesehen ist, in welcher der Altbestand umgerüstet werden muss.

Ziel der Umstellung ist es, dass die jetzt noch nachts aus Gründen der Flugsicherheit durchgängig „rot“ blinkenden und deshalb von Anwohnern als Störparameter („Disco-Effekt“; „Rotlicht-Milieu“) angesehenen Befeuerungssysteme künftig nur noch dann leuchten, wenn sich ein Luftfahrzeug im Umfeld und Wirkungskreis des Windindustrie-Gewerbegebiets aufhält. Die Bundesregierung sieht darin einen wesentlichen Schritt zur Akzeptanzverbesserung hinsichtlich des in den Jahren 2018 und 2019 bundesweit größtenteils zum Erliegen gekommenen Windkraft-Ausbaus.

Damit werden die bisher durchgängig „rot“ blinkenden Nachtkennzeichnungen nachts künftig nur noch dann „rot“ blinken, wenn sich ein Luftfahrzeug im Umfeld der Windindustrieanlagen aufhält. Allerdings wurde die luftrechtliche Zulassung des Systems der bedarfsgerechten Nachtbefeuerung nach Auskünften der Luftfahrtverbände im Gesetzgebungsverfahren zunächst weder erkannt noch bearbeitet. Eine zunächst gar nicht vorgesehene Risikobewertung wurde erst ganz am Schluss des Gesetzgebungsverfahrens und der Anhörungen mit „heißer Nadel“ nachgeholt.

Das Bundeskabinett hat am 8. Januar 2020 eine Novellierung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen beschlossen. Danach werden neben der bisher schon zulässigen Radar-BNK-Lösung künftig auch transponderbasierte Technologien akzeptiert. Der Bundesrat hat die zustimmungspflichtige Novellierung in seiner Plenumsitzung am 14. Februar 2020 beschlossen, obwohl bei der zweiten Anhörung der Länderluftfahrtbehörden bezüglich der transpondergestützten Technologie erhebliche Sicherheitsbedenken geltend gemacht wurden.

Die vom Bundeskabinett am 8. Januar 2020 gebilligte Novellierung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen gestattet neben den bisherigen Radar-BNK-Lösungen auch den Einsatz der neu entwickelten Transponder-BNK-Technologie als Alternative, die gegenüber den bisherigen Radar-BNK-Lösungen nach Auskunft von Fachleuten erheblich kostengünstiger sei. Von den Vertretern der transponderbasierten Lösung wurde die Zulassung der Transponder-BNK-Technologie u. a. mit der Verhinderung einer Mo-

nopolstellung der Radar-gestützten Systeme und der Technologieoffenheit des Wettbewerbs begründet.

Hinter vorgehaltener Hand wird aus Sicht der Antragsteller vermutet, dass die Kostenvorteile der transpondergestützten Systeme auch mit ein Grund für die an der weiteren Windkraft-Forcierung interessierten Bundesregierung gewesen sein könnte, die Anbieter der Transponder-BNK-Technologie für die Nachtkennzeichnung der Windindustrieanlagen als neue Wettbewerber zuzulassen, um zu vermeiden, dass allzu hohe, für die Radar-BNK-Lösung anfallende Kosten sich als Hinderungsgrund und damit negativ auf die von der Bundesregierung propagierten Pläne zum weiteren Windkraftausbau auswirken könnten.

Neben der Kostenfrage ist es zwischen den Verfechtern der beiden Systeme im Vorfeld der Bundesrat-Anhörungen zu einer erbitterten, auf Gutachterebene geführten Auseinandersetzung gekommen, bei der vor allem die von den Vertretern der Radar-BNK-Lösung geltend gemachten Einwendungen im Mittelpunkt stehen, wonach die neue Transponder-BNK-Technologie zwar kostengünstiger sei, dass gegen diese Lösung jedoch erhebliche Bedenken hinsichtlich der Luftverkehrssicherheit bestünden und es deshalb keinesfalls zu einem Einsatz der Transponder-BNK-Lösung kommen könne.

Aufgrund dieser trotz Novellierung noch schwelenden Auseinandersetzungen bezüglich noch offener, sicherheitsrelevanter Fragen wurde die Pflicht zur Umrüstung bzw. zur Einführung der bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung vom 1. Juli 2020 um ein Jahr bis zum 1. Juli 2021 verlängert.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 7. Mai 2020 Nr. 4-4516 nimmt das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. ob sie hinsichtlich des im Jahr 2018 von der Bundesregierung beschlossenen Energiesammelgesetzes den nachgelagerten Behörden welche Vorgaben oder welche Empfehlungen hinsichtlich der Einführung (bei Neuanlagen) bzw. der Umrüstung (bei Bestandsanlagen) der bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung gemacht hat;

Die Landesregierung hat den nachgeordneten Behörden keine Empfehlungen oder Vorgaben gemacht.

2. ob ihr welche Kenntnisse zur bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung hinsichtlich des derzeit in Baden-Württemberg vorhandenen und am Netz befindlichen Bestands von ca. 725 Windkraftanlagen vorliegen (Anzahl der Windindustrieanlagen mit Radar-BNK-Lösung oder Transponder-BNK-Lösung oder noch ohne Umrüstung);

Nein. Über die bislang freiwillige Ausrüstung von Windkraftanlagen mit BNK wird keine Statistik geführt.

3. *welche Alternative (Transponder-BNK-Technologie versus Radar-BNK-Lösung) hinsichtlich der unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit des Luftverkehrs erfolgenden Bewertung der beiden sich gegenüberstehenden Alternativen (Radar-BNK-Lösung versus Transponder-BNK-Technologie) sie präferiert;*

Jede geplante Installation einer BNK ist, unabhängig von der vorgesehenen Technologie, der zuständigen Luftfahrtbehörde anzuzeigen. Die zuständige Luftfahrtbehörde kann nach Prüfung der Umstände im Einzelfall feststellen, dass der Betrieb der angezeigten BNK den Luftverkehr gefährden würde und nur eine dauerhafte Befeuerng in Betracht kommt.

4. *wie die baden-württembergischen für den Bau von Windkraftanlagen zuständigen Genehmigungsbehörden derzeit vor dem Hintergrund des hier geschilderten Sachverhalts (Transponder-BNK-Technologie versus Radar-BNK-Lösung) bei den derzeit anhängigen, noch laufenden und bei den zwar bereits abgeschlossenen, aber noch nicht bestandskräftigen Genehmigungsverfahren entscheiden;*

Bisher hat die im EEG 2017 geregelte Verpflichtung zur Ausrüstung von Windkraftanlagen mit BNK noch nicht eingesetzt. Die Entscheidung für oder gegen eine Technologie obliegt dem Betreiber. Über die Zulässigkeit des Systems wird dann im Einzelfall zu entscheiden sein. Darüber hinaus wird auf die Stellungnahme zu Frage 3 verwiesen.

5. *ob ihr Anhaltspunkte bekannt sind, mit welchen näherungsweise geschätzten Kosten in welcher Höhe a) je nachzurüstender (= Altbestand) und b) je neu zu errichtender Windkraftanlage bei beiden Alternativen nach heutigen Kostenverhältnissen zu rechnen ist;*

Da Transpondertechnologien bisher nicht auf dem Markt verfügbar sind, können Kosten bzw. Kostenentwicklungen nicht zuverlässig vorhergesagt werden. Die Kosten werden im Übrigen nicht nur von der eingesetzten Technologie, sondern auch von der Konfiguration der Windparke, Anzahl der Windkraftanlagen, die mit einem System ausgestattet werden, etc. abhängen.

6. *ob die für die Sicherheit des Luftverkehrs im Luftraum von Baden-Württemberg zuständigen baden-württembergischen Behörden sich bereits mit welchen Ergebnissen mit den zur Auswahl stehenden Alternativen (Transponder-BNK-Technologie versus Radar-BNK-Lösung) beschäftigt haben, nachdem den Windkraft-Genemigungsbehörden eine Prüfpflicht zur Funktionalität und eine Beurteilung hinsichtlich der Auswirkung auf die Sicherheit des Luftverkehrs obliegt;*

Nein. Transpondertechnologien sind bisher noch gar nicht auf dem Markt verfügbar.

7. *ob ihr die von der Verkehrsministerkonferenz bei der Sitzung am 9./10. Oktober 2019 geäußerten Bedenken zur Hindernisbefeuerng im Falle der Zulassung einer transponderbasierten bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung bekannt sind, wonach bei den Anhörungen im Bundestag und Bundesrat einer Änderung des Anhangs 6 zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV) erst dann zugestimmt werden könne, wenn davon ausgehende negative Auswirkungen auf die Sicherheit des Luftverkehrs ausgeschlossen werden könnten;*

Ja. Der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 9./10. Oktober 2019 in Frankfurt/Main zu TOP 7.2 der Tagesordnung ist der Landesregierung bekannt.

8. weshalb Baden-Württemberg Medienberichten zufolge bei der im Vorfeld für die am 14. Februar 2020 vorgesehene bundesratspflichtige Verabschiedung der AVV-Novellierung erneut durchgeführten Behördenanhörung sich den aus Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs vorgebrachten Änderungswünschen a) zur Ausfallsicherheit des Transponders (z. B. defekter Transponder), b) zur 50 m betragenden Mindestflughöhe und c) zur Mindest-Rückstrahlfläche im Flugobjekt (1 qm oder 4 qm) und d) zur Infrarotkennzeichnung nicht angeschlossen hat;

Die Beschlussempfehlung beinhaltet die Forderung, dass Transponder-BNK-Systeme auch dann Luftfahrzeuge erfassen müssen, wenn der hierfür notwendige Transponder des Luftfahrzeugs deaktiviert oder ausgefallen ist. Für die Umsetzung dieser Anforderung wäre ein zusätzliches Radarerfassungssystem erforderlich, womit nicht mehr von einer alleinstehenden Transponder-BNK gesprochen werden könnte. § 9 Absatz 8 Satz 4 EEG sieht jedoch die Transponder-BNK als alleiniges Erfassungssystem als ausreichend an. Durch die vorgeschlagene Maßgabe hätte die AVV mithin gegen höherrangiges Recht verstoßen und damit ein Verkündigunghindernis dargestellt.

Die Maßgabe zu einem vom Boden auf 50 m angehobenem Wirkungsraum zur Erfassung hätte einen Verzicht auf diese gegenüber der alten Fassung verbesserten Sicherheitsmaßnahme bedeutet.

Die geforderte Radarrückstrahlfläche von 1 m² stellt eine Verschärfung der Anforderung gegenüber der AVV (a. F.) von bislang 4 m² dar. Diese Verschärfung folgt den Ergebnissen des von BMWi beauftragten und von BMVI begleiteten flugbetrieblichen Gutachtens, wonach die bislang angenommene Größe nicht in jeder Situation gewährleistet, alle flugbetrieblich relevanten Luftfahrzeuge identifizieren zu können. Die Maßgabe hätte einen Verzicht auf diese verbesserte Sicherheitsmaßnahme bedeutet.

Eine Beschränkung der Ausrüstung mit Infrarotfeuern auf Transponder-BNK, wie im Antrag gefordert, hätte ein geringeres Sicherheitsniveau gegenüber der vorgesehenen Ausrüstung mit Infrarotfeuern bei allen BNK-Systemen bedeutet.

9. welche Meinung sie unter dem Aspekt der Sicherheit des Luftverkehrs bezüglich der Zulässigkeit der transponderbasierten Technologie im Hinblick auf die sogenannten Inkognitoflüge der Bundespolizei und des Militärs vertritt (Vermeidung von Kollisionen mit Windkraftanlagen bei Inkognitoflügen des Militärs und der Bundespolizei), nachdem bekannt ist, dass es sich hierbei um Flüge handelt, die bewusst unter Ausschaltung der Transponder erfolgen, um zu gewährleisten, dass diese Flüge nicht durch Unbefugte geortet werden können;

Im Rahmen solcher taktischen Helikopterflüge wird der Transponder ggf. in einen spezifischen Modus geschaltet, um unerkannt zu bleiben. Die Pilotinnen und Piloten sind in dieser Flugbetriebsart jedoch nahezu vollständig mit Nachtsichtgeräten ausgestattet und führen eine sorgfältige Flugvorbereitung durch. Damit ist das Risiko einer Kollision aufgrund fehlender Befeuerung äußerst gering. Um dieses Minimalrisiko zusätzlich zu senken, wird die BNK um eine permanent aktive Infrarotbefeuerung ergänzt.

10. ob die Aufsichtsbehörden über welche Verfahrensschritte bzw. welche Anzeigepflichten von den Windkraftbetrieben und Vorhabensträgern über die erfolgte Umrüstung zur bedarfsgerechten Nachtbefeuerung informiert werden, um sicherzustellen, dass die Behörden die anzahlmäßig vollständige Umsetzung der im Energiesammelgesetz vorgeschriebenen Umrüstung zur bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung kontrollieren können und zwar auch für die Fälle, bei denen ein Windkraftstandort mit bis maximal zwei bis drei Windindustrieanlagen wie in Besigheim/Ingersheim (nahe Husarenhof) oder in Stuttgart-Weilimdorf („Grüner Heiner“) betroffen ist, wo die Bevölkerung aus Sicherheitsgründen zwar auf die Umrüstung besteht, die Vorhabensträger dies jedoch aus Kostengründen ablehnen und einen Ausnahmeantrag stellen mit dem Ziel, von der kostenpflichtigen Umrüstung verschont zu werden;

Die Kontrolle durch die zuständige Luftfahrtbehörde ist in der AVV im Anhang 6, Abschnitt 3 „Verfahren bei der zuständigen Luftfahrtbehörde im Falle der §§ 12, 14 bis 17 LuftVG“ geregelt. Von der Pflicht zur Ausrüstung der BNK kann die Bundesnetzagentur auf Antrag im Einzelfall, insbesondere für kleine Windparks, Ausnahmen zulassen, sofern die Erfüllung der Pflicht wirtschaftlich unzumutbar ist.

11. ob eine von den Windkraftbetreibern aufgrund des Energiesammelgesetzes innerhalb einer Übergangsfrist ins Auge gefasste Umrüstung zur bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung erneut einem Verfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz oder ggfs. gemäß welcher anderen Bestimmung unterliegt;

Die AVV gibt in im Anhang 6, Abschnitt 3 „Verfahren bei der zuständigen Luftfahrtbehörde im Falle der §§ 12, 14 bis 17 LuftVG“, 3. Verfahren bei der zuständigen Luftfahrtbehörde im Falle der §§ 12, 14 bis 17 LuftVG vor, dass vor Inbetriebnahme einer BNK die geplante Installation der zuständigen Luftfahrtbehörde anzuzeigen ist. Ob darüber hinaus ein und welches Verfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz erforderlich ist, ist im Einzelfall zu entscheiden.

12. ob den für die Sicherheit des Luftverkehrs im Luftraum von Baden-Württemberg zuständigen Behörden Vorfälle – wie in anderen Bundesländern vorgefallen und von der Deutschen Flugsicherung (DFS) festgestellt – bekannt sind, bei denen es gemäß Auswertungen der DFS zu gefährlichen Annäherungen zwischen auf Kollisionskurs befindlichen Kleinflugzeugen und Businessjets gekommen ist, bei denen ein Flugzeug oder beide Flugzeuge mit möglicherweise Sicherheitslücken aufweisenden Transpondern ausgerüstet waren, so beispielsweise am 27. September 2005 bei Mönchengladbach bei Sichtflugwetterbedingungen, am 26. Februar 2006 bei Lahr, am 6. Januar 2015 bei Düsseldorf, am 24. April 2015 bei Westerland oder am 22. September 2006 bei Groß Parin;

Den Luftfahrtbehörden des Landes Baden-Württemberg sind keine solche Vorfälle bekannt. Für die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Störungen ist die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zuständig. Diese ist eine direkt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nachgeordnete Bundesoberbehörde.

13. ob ihr Kenntnisse – auch im Hinblick auf später aufkommende Haftungsfragen nach möglicherweise eingetretenen Kollisionen in der Luft, bei denen die Luftfahrzeuge bzw. die Windenergieanlage (WEA) mit einer transponderbasierten BNK-Technologie ausgerüstet waren – vorliegen, aus denen hervorgeht, weshalb die Sicherheitsbewertung einer bedarfsgerechten Nachtbefehrerung nicht ausschließlich der nach Ansicht von Fachleuten allein zuständigen DFS vorbehalten geblieben ist, nachdem in vorangegangenen Fachgesprächen es sich herausgestellt hat, dass im Blick auf die Zulassung der transpondergestützten Technologie neben den Interessen der Allgemeinen Luftfahrt vor allem auch solche des Katastrophenschutzes, der Luftrettung und der Sicherheitsbehörden (Polizeifliegerstaffeln, Militär, Such- und Rettungsfliegerei u. a.) tangiert sind und im Ergebnis 15 sicherheitsrelevante, nach Ansicht von Fachleuten im Gesetzgebungsverfahren und in den Anhörungen nicht gänzlich abgearbeitete Sachverhalte identifiziert worden sind, die mit dem Einsatz einer transponderbasierten Lösung verbunden seien;

Nein, hierzu liegen der Landesregierung keine Kenntnisse vor.

14. inwieweit sie kritische Äußerungen von bei den Anhörungen beteiligten Luftverkehrsexperten nachvollziehen kann, die besagen, dass bei der unter Sicherheitsaspekten des Luftverkehrs sehr umstrittenen Einführung der zwar kostengünstigeren, hinsichtlich der Funktionalität jedoch eingeschränkten transpondergestützten Technologie sich hauptsächlich die Sichtweise der am weiteren Windkraft-Zubau interessierten Bundesregierung durchgesetzt und der Einfluss jener Bundesländer den Ausschlag gegeben habe, die in ihren Bundesländern ebenfalls starkes Interesse am weiteren Ausbau der Windkraft haben;

Der Bundesrat hat in seiner 985. Sitzung am 14. Februar 2020 mit Mehrheit beschlossen, der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 85 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der im Beschlussprotokoll enthaltenen Änderungen zuzustimmen.

15. wie hoch sie die Wahrscheinlichkeit einschätzt, dass nach der gesetzlichen Zulassung einer transpondergestützten BNK-Technologie und der entsprechenden Umrüstung von Windindustrieanlagen aus dem Anlagenbestand es unter dem Druck der Deutschen Flugsicherung, Eurocontrol oder der International Civil Aviation Organization (ICAO) zu einer Rücknahme der Zulassung mit der Folge einer Pflicht zur nochmaligen Umrüstung auf eine radar-gestützte BNK kommt, falls es sich im Flugbetrieb in der Praxis herausstellt, dass es aufgrund der von den Kritikern ins Feld geführten eingeschränkten Funktionalität der transponderbasierten BNK zu einer eingeschränkten Luftverkehrssicherheit käme.

Die Wahrscheinlichkeit einer Rücknahme nach erfolgter Zulassung wird als gering betrachtet.

Untersteller

Minister für Umwelt,
Klima und Energiewirtschaft