



Neue AVV Kennzeichnung

Wer Akzeptanz für Windenergie schaffen will, braucht eine **echte** BNK



16. März 2020

Wer Akzeptanz für Windenergie schaffen will, braucht eine echte BNK

Der Bundesrat hat am 14. Februar 2020 über den Entwurf zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrtshindernissen (AVV Kennzeichnung) entschieden. Damit werden konkrete Anforderungen an eines der wichtigsten Akzeptanzmittel für die Windenergie in Deutschland gestellt: Die *bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung* (BNK) von Windenergieanlagen. Der Hersteller Parasol GmbH & Co. KG begrüßt eine zeitnahe Umsetzung der neuen AVV, da dies Betreibern Planungssicherheit bieten dürfte. Zugleich liegt es nun im Verantwortungsbereich der Windbranche, die Möglichkeiten zur BNK so zu nutzen, dass die Akzeptanz auch tatsächlich gesteigert wird. Aus Sicht der Firma Parasol gelingt dies nur mit Hilfe *echter BNK-Systeme*. Denn ohne Berücksichtigung wichtiger für alle Marktteilnehmer gültiger Qualitätsstandards bietet das Thema Fallstricke, die die Windbranche in eine Glaubwürdigkeitskrise führen können.

1. Zweckmäßigkeit der BNK und Sicherheit des Luftverkehrs stehen an erster Stelle

Das nächtliche Blinken von Windenergieanlagen dient der Luftverkehrssicherheit, zählt jedoch für Anwohner von Windparks zu deren möglichen Störquellen. Der konkrete Zweck der BNK ist es, dass die Lichtemissionen von Windenergieanlagen reduziert werden und die Befeuerung der Anlagen ausschließlich dann angeht, wenn sich ein relevantes Flugzeug nähert. Damit die Nächte auch tatsächlich dunkel bleiben, sind etablierte Aktiv- und Passiv-Radar-Systeme technisch in der Lage, Flugzeuge *in Höhe und Distanz detektieren* zu können. Da diese Systeme Flugzeuge punktgenau

lokalisieren können, bieten sie die notwendige Fähigkeit zwischen Flugzeugen in relevanter und nicht relevanter Nähe zu unterscheiden. Mit der Neufassung der AVV Kennzeichnung hätte eine solche technische Fähigkeit von allen BNK-Systemen abverlangt werden müssen. Der Gesetzgeber hat jedoch anders entschieden und – so der Eindruck – eine punktgenaue Erfassung relevanter Flugzeuge in Höhe und Distanz als unwesentlich angesehen. BNK-Systeme müssen laut Gesetz also nicht in der Lage sein, zwischen Flugzeugen in relevanter und nicht relevanter Nähe zu unterscheiden. Laut neuer AVV Kennzeichnung genügt es also, wenn BNK-Systeme Flugzeuge prinzipiell registrieren. Ist ein System aber technisch nicht in der Lage, sie in Höhe und Distanz zu lokalisieren, würden während des autorisierten Nachtflugbetriebs Fehlalarme ausgelöst und die nächtliche Befeuerung der Windparks unbegründet eingeschaltet. Windparks blieben erleuchtet und die bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung ad absurdum geführt.

Die Bundesregierung sieht offensichtlich keinerlei Verantwortung, ein Qualitätsmerkmal für BNK-Systeme gesetzlich festzuschreiben und dadurch die Akzeptanz in der Bevölkerung verbindlich zu sichern. Ende 2019 schrieb sie als Antwort auf eine kleine Anfrage der grünen Bundestagsfraktion, dass es nicht in ihrer Verantwortung läge, unnötige Aktivierungen von Windpark-Befeuerungen zu vermeiden: „Die AVV legt sich nicht auf eine der technischen Optionen zur Reduzierung der Aktivierung der Befeuerung auf ein Mindestmaß fest. Es ist davon auszugehen,

dass die Windbranche und damit insbesondere Windparkbetreiber sowie Lieferanten von BNK-Systemen aus Akzeptanzsicht eine möglichst geringe Aktivierungsrate anstreben werden.“ (Drucksache 19/16253)

Dieser gesetzliche Freiraum lockt *Discount-Anbieter* von Transponder-BNK auf den Markt, deren Niedrigpreispolitik vielfach auf Kosteneinsparungen in der punktgenauen Detektion von Flugzeugen beruht. Sie erfüllen die gesetzliche Neuregelung der AVV Kennzeichnung, indem sie eine Aktivierung der Befeuerung ermöglichen. Verzichten sie jedoch auf die Lokalisierung von Flugzeugen in Höhe und Distanz, bietet ihnen das einen erheblichen Kostenvorteil gegenüber Anbietern etablierter Aktiv- oder Passiv-Radar-Systeme. Für Betreiber von Windparks kann dies angesichts der Vielzahl an auszustattenden Windparks eine wirtschaftlich attraktive Lösung zum Erhalt der Marktprämie sein. Denn der Gesetzgeber verpflichtet sie lediglich zur Ausstattung mit einem BNK-System, unabhängig davon ob dieses „eine möglichst geringe Aktivierungsrate“ bietet. Dadurch schafft die Politik zwar niedrigere Markteintrittshürden für neue Hersteller. Sie garantiert jedoch nicht, dass Windparks auch tatsächlich dunkel bleiben.

Für die Anbieter einer „echten BNK“ mit ihrer weitaus umfangreicheren technologischen Ausstattung bedeutet die Absenkung der Markteintrittshürden, dass sie einem neuen Kostendruck standhalten müssen. Ist dies wirtschaftlich nicht mehr abbildbar, müssen sie die technologischen Anforderungen ihrer Systeme unter Umständen auf das gesetzliche Mindestmaß heruntersetzen.

2. Internationale Standards respektieren!

Zwar sollten mit der Neufassung der AVV Kennzeichnung Anpassungen an „die einschlägigen Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)“ vorgenommen werden, in einem Punkt ist dieses Vorhaben jedoch gescheitert: Gemäß ICAO muss ein BNK-System unabhängig von der Ausstattung des Flugzeugs funktionieren. Bis auf eine ICAO-Beratung gibt es bislang keine anderslautende Empfehlung oder Auflage. Die Landesverkehrsminister schließen sich dieser Forderung an und fordern eine Rückfallebene für BNK-Systeme. Relevant ist diese für alle Transponder basierten BNK-Systeme, da sie auch bei Ausfall eines Flugzeug-Transponders den reibungslosen Betrieb der BNK garantiert. Der Gesetzgeber verzichtet auf eine solche Rückfallebene bei der Transponder-BNK und belässt das Thema Sicherheit in der Verantwortung der Piloten.

3. Kompetenzen müssen bei DFS und Luftfahrtbehörden verbleiben

Die rechtmäßige Hoheit zur Anerkennung eines BNK-Systems liegt bei der *Deutschen Flugsicherheit (DFS)* und den *zuständigen Luftfahrtbehörden*. Ohne diese ist keine gewerbliche Nutzung möglich. Ein freiwilliges Gutachten zur Risikobewertung eines BNK-Systems kann keine Autorisierung von offizieller Stelle ersetzen. Damit für neue und etablierte Anbieter dieselben hohen Sicherheitsstandards gelten, sollten die Kompetenzen – wie gehabt – bei DFS und Luftfahrtbehörden verbleiben. Ist dies gegeben, können Betreiber von Windparks am Ende selbst entscheiden, ob sie sich für ein „echtes BNK-System“ und damit für *geringe Aktivierungsraten* entscheiden.