



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin


Datum: Berlin, 20. Dezember 2019
Seite 1 von 1

Steffen Bilger MdB
Parlamentarischer Staatssekretär

Koordinator der Bundesregierung für
Güterverkehr und Logistik

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin


www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ingrid Nestle, Dr. Julia
Verlinden, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
**„Verlängerung der Frist für die Umsetzung der bedarfsgesteuer-
ten Nachtkennzeichnung von Windenergieanlagen“**
- Drucksache 19/15924

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage

Sehr geehrter Herr Bundestagspräsident, *Sehr geehrter Herr Dr. Schäuble,*

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage.

Mit freundlichen Grüßen


Steffen Bilger

Anlage
zum Schreiben
vom 20.12.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ingrid Nestle, Dr. Julia Verlinden, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
**„Verlängerung der Frist für die Umsetzung der bedarfsgesteuerten
Nachtkennzeichnung von Windenergieanlagen“**
- Drucksache 19/15924

Frage 1: *Zu welchem Zeitpunkt plant die Bundesregierung die AVV in das Bundeskabinett und in den Bundesrat einzubringen?*

Antwort:
Die Befassung des Kabinetts ist für Januar 2020 vorgesehen, im Anschluss erfolgt die Weiterleitung des Kabinettsbeschlusses an den Bundesrat.

Frage 2: *Wird in der neuen AVV eine Regelung für die transpondergestützte BNK enthalten sein?*

Antwort:
Ja.

Frage 3: *Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus der Stellungnahme der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. Oktober 2019 zum Entwurf der AVV, wonach einer Änderung von Anhang 6 der AVV mit dem Ziel der Zulassung einer transpondergestützten BNK erst zugestimmt werden kann, wenn davon ausgehende negative Auswirkungen auf die Sicherheit des Luftverkehrs ausgeschlossen werden können (https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/19-10-09-10-vmk/19-10-09-10-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=3)?*

Frage 4: *Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Ergebnisse der gutachterlichen Stellungnahme von AVIACERT zur Einschätzung der dem AVV-Entwurf zugrunde liegenden Risikobewertung „Identifizierung und Bewertung der durch die Einführung der transponderbasierten bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung (BNK) entstehenden flugbetrieblichen Risiken und Beschreibung von Risikominimierungsmaßnahmen“ durch das BMWi (vgl. https://www.dirkshof.de/fileadmin/Dateien/Passivradar_Infos/BNK-Stellungnahme_Parasol_zur_AVV-Aenderung-20190930_online.pdf; <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/transponderbasierte-bedarfsgesteuerte-nachtkennzeichnung.html>)?*

Antwort:
Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) haben die Erstellung des flugbetrieblichen Gutachtens begleitet. Das flugbetriebliche Gutachten hat in hinreichender Weise die Gleichwertigkeit der Transponder-BNK (Bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung) mit anderen bekannten technischen Lösungen aufgezeigt.

Frage 5: *Soll nach Kenntnis der Bundesregierung die Transponderlösung laut ICAO-Konferenz als BNK Option zugelassen werden? Wenn ja, mit welchen Auflagen und steht diese Bewertung aus Sicht der Bundesregierung im Gegensatz zu den Ergebnissen der Verkehrsministerkonferenz vom 9/10. Oktober?*

Antwort:

Bei der genannten International Civil Aviation Organization (ICAO) - Konferenz handelt es sich um die Tagung einer Arbeitsgruppe des Aerodrome Design and Operation Panels in Madrid. Innerhalb dieser Arbeitsgruppen werden Standards, Empfehlungen und Hilfsmaterialien (guidance material) erarbeitet, die durch die Gremien der zuständigen Panel und der Air Navigation Konferenz (ANC) bestätigt werden müssen. Auf der Konferenz in Madrid wurde im Zusammenhang mit BNK Systemen über guidance material beraten. Die Arbeitsgruppe hat festgestellt, dass durch den Einsatz von transponderaktivierten Nachtkennzeichnungen kein signifikant erhöhtes Risiko entsteht. Aufgrund der vorgesehenen Einordnung als guidance material wird es keine Vorgaben oder Auflagen geben. Es werden Erwägungsgründe formuliert, aufgrund derer im Einzelfall der Einsatz einer transponderbasierten BNK beurteilt werden kann.

Frage 6: *Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung um die zeitnahe Zustimmung aller relevanten Stakeholder, inklusiver der Verkehrsminister zu erlangen?*

Antwort:

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens der AVV haben Länder und Verbände die Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Im Bundesrat werden die Länder die AVV beraten.

Frage 7: *Zieht die Bundesregierung in Betracht, den Anhang 6 der alten AVV vorerst weiter zu verwenden und ggfs. mit Hilfe der Erstellung einer erneuten Risikountersuchung eine Neufassung des AVV-Entwurfs anzufertigen? Wenn ja, wird die Bundesregierung die Frist zur einer verpflichtenden Einführung von BNK Systemen erneut verschieben?*

Antwort:

Der Entwurf der AVV sieht einen Anhang 6 in neuer Fassung vor.

Frage 8: *Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung durch die fortdauernden Verzögerungen bei der verpflichtende Einführung einer BNK und wie bewertet sie vor diesem Hintergrund die Fragestellung, dass eine im Gesetz festgeschriebene Technologie nach einem Jahr noch nicht sicherheitsrechtlich zugelassen ist (Vgl. Drucksache 19/6199 Frage 10)?*

Antwort:

Es wurden die Ergebnisse des flugbetrieblichen Gutachtens abgewartet

Frage 9: *Plant die Bundesregierung eine Anpassung der BNK-Pflicht bei WEA auf eine Gesamthöhe von 150 m in Einklang mit den ICAO-Regeln, festgehalten im Annex 14 (Aerodrome Design and Construction) Abschnitt 4.3.2 und wenn nein, warum nicht?*

Antwort:

Nein, eine Anpassung ist nicht notwendig.

Frage 10: *Ist der Bundesregierung bekannt wie viele bereits geplante oder in der Umsetzung befindliche BNK-Projekte zwischenzeitlich aufgrund der Festlegung im EnSaG ausgesetzt wurden?*

Antwort:

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Frage 11: *Wird die Bundesregierung sicherstellen, dass Luftfahrzeuge in sehr weiter Entfernung nicht erfasst werden und zieht die Bundesregierung in Betracht eine Pflicht zur Positionsbestimmung für Transpondersysteme einzuführen umso potentiell unnötige Aktivierungen der Flugbefeuerung zu vermeiden?*

Antwort:

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.

Frage 12: *Welche Auswirkungen auf die Fauna sind der Bundesregierung bekannt, die durch die verpflichtende Einführung eines Infrarotfeuers für alle WEA entstehen könnten?*

Antwort:

Der Bundesregierung sind keine Auswirkungen bekannt.

Frage 13: *Warum wird die Verpflichtung zur Einrichtung von Infrarot-Feuern auch auf die bisher anerkannten radargestützten BNK-Anlagen ausgeweitet?*

Antwort:

Das flugbetriebliche Gutachten hat ergeben, dass aus allen bekannten BNK-Technologien flugbetriebliche Risiken entstehen könnten. Diese Risiken werden durch eine Infrarot Kennzeichnung minimiert.

Frage 14: *Was sind die Gründe für die Verschärfung der Vorschriften für bereits anerkannte BNK-Systeme (Festlegung der Radarrückstrahlfläche von 4 qm auf 1 qm, Forderung nach einer Detektion des gesamten Wirkungsraumes bis zum Boden) im Entwurf der AVV (vgl. <https://www.bdew.de/service/stellungnahmen/stellungnahme-zum-referentenentwurf-der-allgemeinen-verwaltungsvorschrift-zur-kennzeichnung-von-luftfahrthindernissen-vom-10-september-2019/>;*

[databases/tris/en/index.cfm/search/?trisaction=search.detail&year=2019&num=555
&dLang=DE\)?](https://databases/tris/en/index.cfm/search/?trisaction=search.detail&year=2019&num=555&dLang=DE)

Antwort:

Das flugbetriebliche Gutachten hat ergeben, dass das flugbetriebliche Risiko von Primärradar gestützten BNK-Systemen stärker berücksichtigt werden soll.

Frage 15: *Erwägt die Bundesregierung beim Einsatz der Radar-Technologie über die bisherigen Anforderungen hinausgehende einzuführen? Wenn ja, um welche Anforderungen handelt es sich?*

Antwort:

Durch die Konkretisierung des Wirkraums und die damit geforderte Erfassung von Luftfahrzeugen im Höhenband zwischen 0 – 500 ft muss zukünftig auch für Primärradarsysteme der Nachweis über die Erfüllung dieser Anforderung erbracht werden.

Frage 16: *Wie plant die Bundesregierung sicherzustellen, dass bereits vorgenommene freiwillige Investitionen in BNK-Systeme Bestandsschutz genießen und weiter genutzt werden können?*

Antwort:

Installierte BNK-Systeme behalten ihre Zulassung. Bereits bestehende Anerkennungen von Neuinstallationen von BNK-Systemen sind noch fünf Jahre ab Inkrafttreten der AVV n.F. gültig.

Frage 17: *Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, damit die Einführung der BNK schnellstens und flächendeckend in Deutschland umgesetzt wird?*

Antwort:

Das BMWi plant, die Länder über die gemeinsame Bund-Länder-Initiative Windenergie an Land zu informieren.

Frage 18: *Welche Pläne hat die Bundesregierung, um die zeitnahe Genehmigung der innerhalb kürzester Zeit zu erwartenden, zahlreichen Anträge für BNK Systeme sicherzustellen, so dass insbesondere das ungeklärte Baurechtliche Genehmigungsverfahren nicht zu weiteren Verzögerungen führt?*

Antwort:

Um Verzögerungen zu vermeiden, setzt die Bundesregierung für die BNK-Systeme auf das Prinzip der Baumusterprüfung.