

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frank Magnitz, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/6998 –**

### **Fragen zur Transpondertechnik als Mittel zur Nachtkennzeichnung von Windparks**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Presse war 2018 zu entnehmen: „Die Deutsche Flugsicherung hat Vorbehalte gegen die Pläne des Bundeswirtschaftsministeriums für die Nachtkennzeichnung von Windparks. Dabei geht es um die im Energiesammelgesetz vorgeschlagene Transpondertechnik“([www.energate-essenger.de/news/187716/themen](http://www.energate-essenger.de/news/187716/themen)).

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Vorbehalte der Deutschen Flugsicherung gegen die Pläne des Bundeswirtschaftsministeriums für die Nachtkennzeichnung von Windparks?

Das Gesetz zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes, des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes, des Energiewirtschaftsgesetzes und weiterer energierechtlicher Vorschriften (Energiesammelgesetz) ist am 21. Dezember 2018 in Kraft getreten. Der Gesetzgeber hat dabei Windparkbetreiber verpflichtet, bis spätestens 1. Juli 2020 neue und bestehende Windenergieanlagen mit einer bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung auszustatten, sofern diese aus Sicht der Luftfahrt nachts als Hindernis zu kennzeichnen sind. Diese Pflicht ist technologieneutral ausgestaltet.

Darüber hinaus wurde in diesem Rahmen auch durch Änderung der Flugsicherungsaurüstungsverordnung (FSAV) die Einführung einer allgemeinen Transponderpflicht für Luftfahrzeuge in allen Lufträumen bei Nacht bis spätestens 1. August 2019 beschlossen. Damit wird eine wesentliche Voraussetzung dafür geschaffen, dass in Zukunft neben der bereits luftverkehrsrechtlich zugelassenen Aktiv- und Passivradarlösung eine weitere Technologie, die auf der Auswertung von Transpondersignalen basiert, zur Anwendung kommen kann.

Vor der angestrebten Einführung dieser neuen Option der transponderbasierten bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung bedarf es der Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV). Ein Entwurf dazu soll nach Klärung noch offener Fachfragen, bei der die

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit einbezogen wird, vorgelegt werden. Diese offenen Fachfragen werden aktuell unter Berücksichtigung der fachlichen Hinweise der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH durch die Bundesregierung erörtert.

2. Sieht die Bundesregierung eine Gefahr, die vom Betrieb von Windkraftanlagen als Luftfahrthindernis ausgeht?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr, die vom Betrieb von Windkraftanlagen als Luftfahrthindernis ausgeht?

Die Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Alle Luftfahrthindernisse stellen eine mögliche Gefährdung für den Luftverkehr dar, unabhängig davon, ob es sich um eine Windkraftanlage oder ein andersartiges Objekt handelt. Jedes Hindernis wird im Einzelnen im Kontext der lokalen Gegebenheiten bewertet. In diesem Zusammenhang wird auf die Genehmigungsvoraussetzung nach § 14 des Luftverkehrsgesetzes verwiesen.

4. Sollte die Gefahr, die vom Betrieb von Windkraftanlagen als Luftfahrthindernis ausgeht, nach Auffassung der Bundesregierung durch die Betreiber von Luftfahrzeugen verantwortet werden?
5. Sollte die Gefahr, die vom Betrieb von Windkraftanlagen mit ausgeschalteter Nachtkennzeichnung als Luftfahrthindernis ausgeht, nach Auffassung der Bundesregierung durch die Anwohner hingenommen werden?
6. Bedeutet die im Entwurf des Energiesammelgesetzes eingeführte Transponderpflicht bei Nacht im unkontrollierten Luftraum nach Auffassung der Bundesregierung die Verlagerung von Risiken und Aufwendungen vom Betrieb von Windkraftanlagen auf die Betreiber von Luftfahrzeugen und/oder Anwohner, und falls nicht, warum nicht?

Die Fragen 4 bis 6 werden gemeinsam beantwortet.

Der Gesetzgeber hat nach Abwägung aller Interessen beschlossen, die Voraussetzungen für eine transponderbasierte bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung zu schaffen. Dies schließt die Pflicht für Luftfahrzeugbetreiber ein, einen Flugsicherungstransponder für Flüge bei Nacht in allen Lufträumen vorzuhalten, zu nutzen und hierdurch die Aktivierung der Nachtkennzeichnung sicherzustellen. Im Rahmen der Beratungen über offene Fachfragen, die der Gestaltung weiterer Rahmenbedingungen dienen und eine Risikoanalyse mit einschließen, steht die Erhaltung des sehr hohen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr im Vordergrund. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

7. Wie funktioniert die Transpondertechnik nach Auffassung der Bundesregierung bei Transponderausfall, Generatorausfall oder Ausfällen an der Energieversorgung am Fluggerät?
8. Wie funktioniert die Transpondertechnik nach Auffassung der Bundesregierung bei Empfängerausfall am Luftfahrthindernis?
9. Wie funktioniert die Transpondertechnik nach Auffassung der Bundesregierung im „Renegade“-Fall (Entführungsfall) bei ausgeschaltetem Transponder?

10. Wie wird nach Auffassung der Bundesregierung ausgeschlossen, dass bei einem Ausfall der Transpondertechnik die Flughindernisbefeuerung an und nicht ausgeschaltet wird?

Die Fragen 7 bis 10 werden gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Klärung der noch offenen Fachfragen wird über Maßnahmen technischer und flugbetrieblicher Art beraten, um negative Auswirkungen von boden- oder luftfahrzeugseitigen Systemausfällen zu vermeiden.

