

Antrag

der Abgeordneten Frank Magnitz, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Matthias Büttner, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle, Thomas Ehrhorn, Gerald Otten, Stephan Brandner, Jürgen Braun, Marcus Bühl, Tino Chrupalla, Dr. Michael Ependiller, Dietmar Friedhoff, Armin-Paulus Hampel, Martin Hebner, Karsten Hilse, Norbert Kleinwächter, Enrico Komning, Jörn König, Dr. Rainer Kraft, Jens Maier, Dr. Birgit Malsack-Winkemann, Ulrich Oehme, Tobias Matthias Peterka, Jürgen Pohl, Stephan Protschka, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Detlev Spangenberg, René Springer, Dr. Christian Wirth, Marc Bernhard, Peter Felser, Dietmar Friedhoff, Franziska Gminder, Wilhelm von Gottberg, Karsten Hilse, Rüdiger Lucassen, Christoph Neumann, Frank Pasemann, Beatrix von Storch, Dr. Harald Weyel und der Fraktion der AfD

Flugsicherheit auch bei Technologieoffenheit einer bedarfsgerechten Nachtbefeuerung von Windenergieanlagen sichern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Nächtliche Annäherungen von Flugzeugen an unbeleuchtete Luftfahrthindernisse sind ebenso gefährlich wie Annäherungen von Flugzeugen an unbeleuchtete Luftfahrthindernisse bei Nebel und schlechter Sicht.

Sichergestellt werden muss, dass im Falle eines Ausfalls der Steuerungseinrichtung für die bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung automatisch eine Dauerkennzeichnung aktiviert wird, um die Flugsicherheit zu gewährleisten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. nur Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV) zuzulassen, die sicherstellen, dass bei der bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung bei einem Ausfall die Nachtbefeuerung zurück auf Dauerbetrieb geschaltet wird,
2. nur Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV) zuzulassen, die sicherstellen, dass bei der bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung bei einem Ausfall, zumindest am bodenseitigen System, die Verantwortlichkeit, die Nachtbefeuerung zurück auf Dauerbetrieb zu schalten, beim Betreiber und Errichter des Luftfahrthindernisses verbleibt,

3. nur Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zuzulassen, die sicherstellen, dass keine Luftfahrthindernisse in Einflugschneisen von Flugplätzen errichtet werden,
4. die Pflicht für Luftfahrzeugbetreiber bei der bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung mitzuwirken, darauf zu beschränken, einen Flugsicherungstransponder für Flüge bei Nacht in allen Lufträumen vorzuhalten, und während des Fluges in Betrieb zu halten,
5. die Pflicht, die Aktivierung der Nachtkennzeichnung sicherzustellen, grundsätzlich beim Betreiber und Errichter des Luftfahrthindernisses zu belassen,
6. Betreiber und Errichter von Luftfahrthindernissen haben sicherzustellen, dass Signale der Frequenz 1090 MHz unterschiedlicher Modulation und auch Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) Systeme geringer Reichweite die Nachtkennzeichnung aktivieren,
7. Betreiber und Errichter von Luftfahrthindernissen haben sicherzustellen, dass neu errichtete Luftfahrthindernisse Signale der Frequenz 1090 MHz mindestens geringerer Reichweite als zusätzliche Kennzeichnung aktiv senden.

Berlin, den 8. April 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Begründung

Ungeachtet der Auffassung der Fraktion der AfD, dass die transponderbasierte bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung mehr Nachteile als Vorteile hat, muss zumindest sichergestellt werden, dass aus einer solchen keine Gefährdungen für Luftfahrzeuge und Menschenleben entstehen.

„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.“ Dies geht aus der Antwort der Bundesregierung zu den Fragen zur Transpondertechnik als Mittel zur Nachtkennzeichnung von Windparks (Bundestagsdrucksache 19/6998) hervor.

Damit sind nicht mehr wie bisher die Betreiber der Gefahrenquelle, also des Luftfahrthindernisses oder der Windkraftanlagen, dafür verantwortlich, den damit einhergehenden Gefahren für den Luftverkehr durch ordnungsgemäße Kennzeichnung und die entsprechenden technischen Vorkehrungen entgegenzutreten, sondern die Luftverkehrsteilnehmer.

Die Transponderpflicht bei Nacht im unkontrollierten Luftraum auf „die Pflicht für Luftfahrzeugbetreiber [...] die Aktivierung der Nachtkennzeichnung sicherzustellen“ zu erweitern, wie in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/6998 – Fragen zur Transpondertechnik als Mittel zur Nachtkennzeichnung von Windparks – formuliert, geht weit an der Realität vorbei. Unter anderem bei Stromausfall, defekter Leuchte am Luftfahrthindernis oder im Falle eines Empfängerausfalls am Boden, können Luftfahrzeugbetreiber aus dem Luftfahrzeug heraus die Kennzeichnung am Luftfahrthindernis weder aktivieren, noch Derartiges sicherstellen und somit diese Verpflichtung nicht umsetzen.

Die Gefahr, die vom Betrieb von Windkraftanlagen für Luftfahrzeuge ausgeht, darf also, den Gesetzen der Logik folgend, nicht vollständig auf die Betreiber von Luftfahrzeugen verlagert werden, da diese weder befugt noch in der Lage sind, geeignete Maßnahmen am Luftfahrthindernis umzusetzen.

„Vor der angestrebten Einführung dieser neuen Option der transponderbasierten, bedarfsgesteuerten Nachtkenn-

zeichnung 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 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“, heißt es weiter in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/6998 – Fragen zur Transpondertechnik als Mittel zur Nachtkennzeichnung von Windparks.

In der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1185 der Kommission vom 20. Juli 2016 heißt es: „Nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 hat die Kommission Durchführungsbestimmungen zu den Luftverkehrsregeln und zur einheitlichen Anwendung der Luftraumklassifizierung zu erlassen.“ Diese besagen unter anderem: „Bei einem Transponderausfall nach dem Abflug haben die Flugverkehrskontrollstellen zu versuchen, für die Fortsetzung des Fluges zum Bestimmungsflugplatz gemäß Flugplan zu sorgen.“

Flüge mit Transponderausfall sind also grundsätzlich möglich, zulässig und kommen in der Praxis der Luftfahrt vor.

Da auch Rettungsschirme nicht grundsätzlich mit Transpondern ausgerüstet sind und Transponder ausfallen können oder der Empfang des Transpondersignals gestört sein kann, löst eine Transponderpflicht im unkontrollierten Luftraum bei Nacht das Kollisionsrisiko mit Windkraftträdern keineswegs vollständig.

Automatic Dependent Surveillance-Broadcast-Systeme (ADS-B; deutsch etwa Automatische Aussendung zugehöriger/abhängiger Beobachtungsdaten) geringer Reichweite, wie speziell für die Bedürfnisse der Kleinfliegerei mit hoher Flugzeugdichte und Flugwegänderung entwickelte, kostengünstige, platz- und energiesparende Konzepte wie FLARM sind weit verbreitet und können genutzt werden, damit auch Kollisionswarngeräte für Segelflugzeuge die Kennzeichnung am Luftfahrthindernis bei schlechter Sicht aktivieren. Im Juli 2017 veröffentlichte das Unternehmen Team Blacksheep ein Softwareupdate, mit welchem es möglich ist, FLARM in Drohnen zu benutzen. Wenn ein Modellflugzeug bzw. eine Drohne über das TBS-Crossfire-System gesteuert wird, weicht es vollautomatisch anderen Teilnehmern im Luftverkehr aus. Allein deshalb sollten Luftfahrthindernisse das FLARM-System sowohl passiv als auch aktiv unterstützen, um für mehr und nicht für weniger Sicherheit zu sorgen, zukunftsfähig zu sein und Katastrophen zu verhindern. Die aktive Kennzeichnung neu errichteter Luftfahrthindernisse erleichtert auch das automatisierte Fliegen von Drohnen und Lufttaxis und schafft Voraussetzungen für Technologieführerschaft.

Eine Vergrößerung der Risiken, die vom Betrieb von Windkraftanlagen als Luftfahrthindernis mit sogenannter bedarfsgesteuerter Nachtbefeuerung und ohne Einschalten der Nachtbefeuerung auf Dauerbetrieb bei jedwedem Systemdefekt ausgehen, ist nicht wünschenswert. Ein Mehr an Sicherheit ist möglich und, dass „die Erhaltung des sehr hohen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr im Vordergrund“ steht, wie es in der vorgenannten Antwort der Bundesregierung heißt, sollte Konsens sein.

