Stellungnahme

Mit Mail vom 04.08.2014 hat das BMVI einen Referentenentwurf zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (im Folgenden: AVV) versandt und Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Für diese Gelegenheit zur Stellungnahme bedanken sich die unterzeichnenden Verbände der Offshore-Windenergiebranche.

Wir begrüßen, dass die Änderung der AVV in Angriff genommen wurde und dass die vorgesehenen Änderungen insgesamt zu einer Verringerung der Störwirkungen der zu kennzeichnenden Anlagen sowie zu einer Verringerung der Kosten führen. Insbesondere die neu eingeführte Möglichkeit einer bedarfsgesteuerten Befeuerung ist ein großer Gewinn in Hinblick auf die Auswirkungen auf die Avifauna und auf die Stärke der Lichtemissionen insgesamt. Der Verzicht auf eine zweite Hindernisbefeuerungsebene ist ebenfalls eine wichtige Verbesserung bezüglich der beiden genannten Aspekte. Der Wegfall der 65m-Regel für Offshore-WEA hinsichtlich des Überragens des vorhandenen Feuers durch unbefeuerte Teile, also die Rotorblätter, trägt den bereits einsetzenden und fortschreitenden Größenentwicklungen im Offshore-Bereich Rechnung.

Unsere Anmerkungen können sich auf einige Einzelheiten beschränken:

1. Nrn. 29, 24.2: Übergangsregelungen

Gemäß Nr. 29 sollten bestehende Kennzeichnungen bei einer Erneuerung den Vorgaben der neuen AVV angepasst werden. Diese Vorgabe ist u.E. noch nicht ausreichend eindeutig. Wie ist im Falle der Erneuerung der Kennzeichnung nur einer WEA von bspw. 80 WEA vorzugehen? Wie wird ein Windpark – in Abgrenzung zu einer Windenergieanlage – behandelt?

Überdies sollten bereits im Rahmen der 2. Freigabe vorgelegte Kennzeichnungskonzepte keinen zwingenden Neubearbeitungsbedarf auslösen und darf die Novellierung der AVV nicht zu Verzögerungen – Erstellung und Prüfung anzupassender Konzepte; andere Produktionserfordernisse – führen. Gleiches sollte für bereits gestellte, aber noch nicht abschließend beschiedene Anträge auf Ausnahmegenehmigungen gelten.

Derzeit sind bereits auf der Grundlage der bisherigen Kennzeichnungsanforderungen konkret Anlagen in der Herstellung. Diese Produktionsprozesse dürften nicht durch neue Anforderungen unterbrochen/verteuert werden. Gegebenenfalls müssten sachgerechte Einzelfalllösungen gefunden werden.

Zum Themenbereich „Übergangsregelung“ gehört auch die Anforderung aus Nr. 24.2 S. 2. Dort wird verlangt, dass zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs das Regelungswerk der WSV in der zum Zeitpunkt der Genehmigung gültigen Fassung zu beachten sei. Insofern stellt sich zum einen die Frage, inwieweit dies in dieser AVV zu regeln ist, doch sei dies dahingestellt. Vor allem aber widerspricht dies der Genehmigungs- und Verwal-

tungspraxis des BSH; in den Genehmigungen wird die Anwendung dieses Regelwerks in der jeweils geltenden Fassung verlangt, also eine dynamische Verweisung vorgenommen.

2. Nr. 6.5: Gleichsetzung Not- und Ersatzstromversorgung

In Nummer 6.5 werden Not- und Ersatzstrom gleichgesetzt. Dies ist aber jedenfalls für Offshore-WEA nicht richtig. Eine Ersatzstromversorgung bei Offshore-WEA wird in der Regel durch Dieselgeneratoren zur Versorgung des gesamten Windparks gewährleistet. Dieses Betriebsszenario (autarker Inselbetrieb) kann im Prinzip unbegrenzt aufrechterhalten werden und stellt keinen Notfall dar. Eine Notstromversorgung hingegen, die hier gemeint sein dürfte, wird über eine batteriegepufferte unterbrechungsfreie Spannungsversorgung geleistet, die bei Netzausfall die Kennzeichnung unterbrechungsfrei übernimmt, bis nach ein bis fünf Minuten die Netzersatzgeneratoren hochgefahren und lastfähig sind.

Im Ergebnis deckt die Anforderung sich mit dem branchenüblichen Vorgehen; zur Vermeidung von Missverständnissen und Unklarheiten sollte jedoch begrifflich differenziert werden.

3. Nr. 8.1

Gilt die Nr. 8.1 nur für Flugplätze oder auch für Hubschrauberlandedecks?

4. Nr. 17.2 a) Hindernisbefeuerungsebene

Gemäß Nr. 17.2 a) darf die Hindernisbefeuerungsebene am Turm nicht tiefer als 65 m unterhalb des Feuer W, rot ES angebracht werden. Hierzu heißt es in der Begründung: „Da Feuer W, rot/ES nach oben um 65m unbefeuert überragt werden dürfen, ist der gleiche Abstand nach unten zulässig."

In der AVV wird nunmehr – begrüßenswert – klargestellt, dass die 65m-Regel <u>nach oben</u> für Offshore-WEA nicht gilt (kein Verweis auf Nr. 20.1 Satz 3).

Wir bitten entsprechend um Überprüfung, inwiefern Nr. 17.2 a) für Offshore-WEA zwingend Anwendung finden muss und nicht vielmehr eine Anbringung der Hindernisbefeuerungsebene auch tiefer als 65m unterhalb des Feuer W, rot/ES den Sicherheitsbelangen des Luftverkehrs gerecht wird. Aufgrund der Länge zukünftiger Rotorblätter im Offshore-Bereich würde nämlich andernfalls die Hindernisbefeuerungsebene am Turm in den meisten Fällen hinter den Rotorblättern liegen.

5. Anhang 5 – Zeichnerische Darstellung

Unter Anhang 5 wird zeichnerisch die Umsetzung der Tages- und Nachtkennzeichnung dargestellt. Leider betreffen die Abbildungen nicht die Kennzeichnung von Windenergieanlagen im Meeresbereich.

Wir regen an, auch Abbildungen für diese Windenergieanlagen aufzunehmen. Durch eine anschauliche Darstelllung ergäbe sich eine höhere Planungssicherheit bei der Erstellung und Umsetzung von Kennzeichnungskonzepten im Offshore-Bereich.

6. Anhang 6, 1. Absatz

Gilt der Schutz nur für startende/landende Flugzeuge oder für alle Luftfahrzeuge?

7. Nicht definiert: „Über Wasser“

In der AVV wird zur Bemessung der Höhe eines Luftfahrthindernisses auf die Höhe über Grund bzw. über Wasser abgestellt.

Es sollte definiert werden, welches Ausgangsniveau für die Höhenmessung einer Offshore-WEA zugrunde zu legen ist. In den bestehenden BSH-Genehmigungen wird hingewiesen auf Zustimmungen der obersten Luftfahrtbehörde für die Errichtung von WEA mit einer bestimmten Nabenhöhe über LAT (Standardnebenbestimmung 6.3); gleichzeitig werden Meldepflichten in Hinblick auf MSL und LAT verfügt, was sich allerdings auf Pflichten nach der Errichtung bezieht (Standardnebenbestimmung 2 mit Begründung; Standardnebenbestimmung 6.3.10).

Wenngleich die Unterschiede nur in Einzelfällen relevant sein dürften, sollte sich aus der AVV ergeben, ob die Höhenberechnung anhand von LAT oder von MSL zu erfolgen hat. Nach unserer Kenntnis ist MSL das für die Luftfahrt gängigere Niveau. Allerdings dürfte die Höhenberechnung anhand von Seekartennull – also LAT – im Vorfeld der Errichtung deutlich einfacher sein, da eine Beschickung um den Tidenhub vor Errichtung einer Struktur recht aufwendig ist.

Die derzeitige Verwaltungspraxis sollte u.E. in der AVV „verbrieft“ werden.

Hamburg/Cuxhaven, 4. September 2014

Gez.:

Jörg Kuhbier, Vorstandsvorsitzender der Stiftung OFFSHORE-WINDENERGIE

Dr. Ursula Prall, Vorsitzende des Offshore Forums Windenergie (OFW)

Dr. Wolfgang von Geldern, Vorstandsvorsitzender des Wirtschaftsverbands Windkraftwerke e.V. (WVW)