



# HESSISCHER LANDTAG

07. 10. 2013

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Gremmels (SPD) vom 22.07.2013**

**betreffend Verhinderung des Baus weiterer Windkraftanlagen durch die Deutsche Flugsicherung (DFS) und Richtlinie der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)**

**und**

**Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung**

### **Vorbemerkung des Fragestellers:**

In Zeiten der Energiewende ist der vermehrte Bau von Windkraftanlagen unvermeidlich. Jedoch schreitet die DFS gegen immer mehr dieser Bauvorhaben gerichtlich ein, da sie eine Gefahr in einer möglichen Störung ihrer Navigationsanlagen (den so genannten Drehfunkfeuern) sieht. Hintergrund des Einschreitens seitens der DFS ist außerdem eine Richtlinie der ICAO, die unter anderem für Neubauten von Windkraftanlagen einen Mindestabstand von 15 Kilometern zum nächsten Drehfunkfeuer vorschreibt (anstatt bis 2009 lediglich drei Kilometer).

### **Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) ist vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durch Rechtsverordnung mit der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben zur Flugsicherung beliehen. § 27c des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) regelt die Aufgaben der Flugsicherung.

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (engl. ICAO), ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die Standards für den zivilen Luftverkehr eingeführt hat. Ihr gehören über 190 Vertragsstaaten an. Deutschland ist in der ICAO durch eine ständige Delegation des BMVBS vertreten. Das von der ICAO herausgegebene "Europäische Anleitungsmaterial zum Umgang mit Anlagenschutzbereichen" (ICAO EUR DOC 015, 2009; englische Version: European guidance material on managing building restricted areas) enthält Vorschläge für eine Harmonisierung der Schutzzonen und definiert Anlagenschutzbereiche für die gängigsten Anlagen. Mit dem im ICAO-Dokument enthaltenen Anleitungsmaterial soll ermittelt werden können, ob sich das Vorhandensein eines Bauwerkes negativ auf die Verfügbarkeit oder Qualität von Funk-, Navigations- und Radarsignalen der von der ICAO anerkannten Anlagen auswirken kann.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit der Ministerin für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz wie folgt:

Frage 1. Inwiefern wird nach Kenntnis/Einschätzung der Landesregierung die Planung bzw. der Bau von Windkraftanlagen durch die DFS und die Vorgaben der ICAO in Hessen, insbesondere in der Umgebung um den Frankfurter Flughafen, eingeschränkt?

In der Planungsregion Südhessen liegen insgesamt 73 Windkraftanlagen (WKA) innerhalb der Anlagenschutzbereiche von Flugsicherungsanlagen. Dies zeigt, dass der Ausbau von WKA in diesen Bereichen nicht grundsätzlich ausgeschlossen ist. In den Fällen, in denen ein Konfliktpotenzial durch geplante WKA nicht ausgeschlossen werden kann, ist immer auch zu prüfen, ob bzw. wie das Störpotenzial abgestellt werden kann.

Die DFS empfiehlt der Regionalplanung, innerhalb der definierten Anlagenschutzbereiche keine Vorranggebiete zur Nutzung der Windenergie auszuweisen, um Störungen von Flugsicherungsanlagen grundsätzlich ausschließen zu können. Ein pauschaler Ausschluss der innerhalb der Anlagenschutzbereiche liegenden, potenziell für die Windenergie geeigneten Flächen würde jedoch aufgrund der Vielzahl der Flugsicherungsanlagen in der Umgebung des Flughafens Frankfurt Main und der bis zu 15 km umfassenden Anlagenschutzbereiche die Anzahl geeigneter Flächen erheblich reduzieren (siehe Antwort zu Frage 7).

Frage 2. Wie bewertet die Landesregierung die Vorgaben von DFS und ICAO?

Nach § 18 a des LuftVG bedürfen Bauwerke, die innerhalb von Anlagenschutzbereichen errichtet werden sollen, einer Einzelfallprüfung. Bauwerke dürfen nicht errichtet werden, wenn durch sie Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) entscheidet auf der Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme der DFS, ob durch die Errichtung der Bauwerke Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können.

Für die hessische Landesregierung genießt Sicherheit höchste Priorität. Die im "Europäischen Anleitungsmaterial zum Umgang mit Anlagenschutzbereichen" vorliegenden international abgestimmten Standards, die als Maßstab für die Luftverkehrssicherheit angewendet werden, werden daher in sämtlichen Planungs- und Genehmigungsentscheidungen strikt einbezogen.

Frage 3. Was sind aus Sicht der Landesregierung die Gründe dafür, dass die Abstandsregelung von 3 Kilometern auf 15 Kilometern angehoben wurde?

Nach Informationen der DFS wurden die Schutzradien um Flugsicherungseinrichtungen der sog. "Gerichteten UKW-Funkfeuer" (VOR: VHF Omnidirectional Radio Range) durch Empfehlungen der ICAO vom September 2009 von 3 km auf 15 km angehoben. Grund hierfür waren Erkenntnisse, dass der Radius von 3 km nicht immer ausreicht, Störungen von Drehfunkfeuern auszuschließen; teilweise waren Störungen noch in einem Abstand von bis zu 15 km zu verzeichnen. Gleichwohl weist die DFS darauf hin, dass es ihr möglich ist, d.h. ohne die Flugsicherheit zu gefährden, die ICAO-Vorgaben differenzierter umzusetzen, indem nicht pauschal alle WKA innerhalb der Schutzradien als problematisch eingestuft werden, sondern im Einzelfall von der DFS und bestätigt durch das BAF als genehmigungsfähig angesehen werden können.

Frage 4. Welche anderweitigen Störfaktoren können Drehfunkfeuer auf ähnliche Weise wie Windkraftträder beeinflussen?

Die Auswirkungen einer WKA sind aufgrund der spezifischen Abmessungen (Höhe/Breite) und der beweglichen Baugruppen singular. Andere Bauvorhaben können vergleichbare Auswirkungen haben, soweit sie Form und Größe von WKA aufweisen. Die Besonderheit bei WKA sind aber die bewegten Rotorblätter und der Azimutmotor, der die Gondel horizontal in den Wind dreht. Beide Eigenschaften können signifikante Auswirkungen auf Flugsicherungseinrichtungen haben.

Störungen können eintreten, wenn Flugsicherungsradare WKA als bewegliche Flugziele erfassen und eine Unterscheidung zwischen einzelnen Luftfahrzeugen und WKA nicht mehr möglich ist. Darüber hinaus kann es zu Lücken in der Erfassung von Flugzielen kommen. Störungen, die eine zuverlässige Flugzielerfassung beeinträchtigen, stellen ein Gefährdungspotential dar.

Frage 5. a) Inwiefern ergriff die Landesregierung eigenständige Maßnahmen, um Gutachten der DFS und neue Gesetzesregelungen der ICAO zu überprüfen?  
b) In welcher Weise hat sich die Landesregierung dabei eingebracht?

Die Fragen 5 a und b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für eigenständige Maßnahmen, um Gutachten der DFS und neue Gesetzesregelungen der ICAO zu überprüfen, sieht die Landesregierung keinen Anlass. Die Landesregierung setzt vielmehr auf einen konstruktiven fachlichen Dialog zwischen der Regionalplanung, den WKA-Projektentwicklern und der DFS. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung setzt sich sowohl auf Bundesebene als auch im direkten Kontakt mit der

Geschäftsleitung der DFS für die Verbesserung des fachlichen Austausches ein. (Siehe auch Antwort zur Frage 8.)

Frage 6. a) Inwieweit wird die Navigation des Luftverkehrs noch über Drehfunkfeuer geregelt?

Die DFS hält die technische (hier: navigatorische) Infrastruktur vor, die für den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen, die sich zulässigerweise im Deutschen Luftraum bewegen, erforderlich ist. Diese entsprechen den Anforderungen u.a. der Verordnung des Bundes über die Flugsicherungs-ausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV) für die luftseitige Navigationstechnik. Für Flüge nach Instrumentenflugregeln sind etwa Empfangsgeräte für Signale von UKW-Drehfunkfeuern im Cockpit Pflicht, technische Infrastruktur zum Empfang von Satellitensignalen (GPS) dagegen nicht. So wird die Satellitennavigation zwar schon in großem Umfang eingesetzt, die Flugverfahren müssen aber nach wie vor vorrangig den Anforderungen der FSAV genügen und werden damit konventionell u.a. unter Einbeziehung von Funkfeuern geplant und durchgeführt. Nach Angaben der DFS verfügen etwa 15 bis 20 % der Luftfahrzeuge in Deutschland (ca. 50 % weltweit) noch nicht über eine GPS-Navigation im Cockpit. Diese Luftverkehrsteilnehmer sind immer noch auf die funkfeuer-basierte Navigation angewiesen.

Frage 6. b) Wie oft kommt es zu einem Ausfall des Satellitennavigation (GPS) und somit zu einer totalen Nutzung des Drehfunkfeuers?

Seit 1998 hat die DFS keinen Ausfall des GPS-Signals in Deutschland verzeichnet. Örtliche, durch die spezifische Lage der Satelliten bedingte "GPS-Schatten" können das GPS-Signal für Minuten unterbrechen und kommen immer wieder einmal vor. Wie oft dies in Deutschland individuell geschieht, darüber hat die DFS keine Kenntnisse. Für die Fälle einer kurzzeitigen Unterbrechung des Signals stehen dem Luftfahrzeug mehrere Möglichkeiten zur Verfügung, seine Position zu bestimmen. In der Regel greift dabei das Luftfahrzeug auf die sogenannte Trägheits-Navigation zurück. Als redundantes System kann zudem die Funkfeuer-Navigation genutzt werden. Diese wird jedoch bei kurzzeitigen Unterbrechungen des GPS-Signals zur Positionsbestimmung weniger eingesetzt.

Frage 7. Inwiefern gefährden diese Vorgaben das Ziel des Energiegipfels, 2 % Windvorrangfläche auch in Südhessen nicht nur auszuweisen, sondern mit Windkraft zu bebauen?

Das im Hessischen Energiegipfel einvernehmlich vereinbarte Ziel, Flächen in der Größenordnung von 2 % regionalplanerisch als Vorranggebiete zur Nutzung der Windenergie mit Ausschluss der Windenergie im übrigen Planungsraum festzulegen, erfordert bereits auf der Ebene der Regionalplanung eine abschließende raumordnerische Abwägung aller relevanten Belange soweit sie auf dieser Planungsebene erkennbar und von Bedeutung sind. Entsprechend muss die Festlegung von Vorranggebieten zur Nutzung der Windenergie sicherstellen, dass sich der Ausbau der Windenergie innerhalb der Vorranggebiete gegenüber konkurrierenden Nutzungen durchsetzen kann.

Die pauschale Freihaltung der Anlagenschutzbereiche um Flugsicherungsanlagen würde eine Konzentration von Vorranggebieten auf die windhöufigen Gebiete außerhalb der Anlagenschutzbereiche notwendig machen, um das Ziel - Flächen in der Größenordnung von 2 % der Regionsfläche für die Windenergie zu sichern - erreichen zu können.

Frage 8. Welche Möglichkeiten hat die Landesregierung, auf das geltende Luftverkehrsgesetz Einfluss zu nehmen, um die Ziele des Windkraftausbaues schnell zu erreichen?

Eine Änderung des LuftVG ist nicht erforderlich. Vielmehr bedarf es eines konstruktiven fachlichen Dialogs zwischen der Regionalplanung, den WKA-Projektentwicklern und der DFS. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung setzt sich sowohl auf Bundesebene (u.a. in der Bund-Länder-Initiative Windenergie) als auch im direkten Kontakt mit der Geschäftsleitung der DFS für die Verbesserung des fachlichen Austausches ein.

Wiesbaden, 16. September 2013

**Florian Rentsch**