

Drei Fragen an die Parteien zur Bundestagswahl 2017

Im Juli hat der DAeC zusammen mit den Partnern AOPA und der Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze (IDRF) die politischen Parteien gefragt: „Wie halten Sie es mit der Windenergie?“

Die Reaktionen fielen sehr unterschiedlich aus. Manche Parteien schrieben uns ausführlich, andere antworteten sehr knapp, die AfD reagierte gar nicht.

Auf den folgenden drei Seiten stehen die Fragen und Antworten der Parteien im Wortlaut, auf Seite fünf finden Sie die Kernforderungen der Verbände und Quellen für weitergehende Informationen.



Zunächst gilt es zu unterscheiden zwischen Windenergieanlagen (WEA), welche in einem möglichen Konflikt mit Flugsicherungsanlagen stehen und den Turbulenzen von WEA, die eine flugbetriebliche Gefahr für Luftfahrzeuge kleinerer Bauart wie Sport- und Segelflugzeuge darstellen. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) entscheidet gemäß § 18a LuftVG auf Grundlage einer gutachterlichen Stellungnahme der zuständigen Flugsicherungsorganisation, ob es durch das beantragte Bauwerk zu nicht hinnehmbaren Störungen der Flugsicherungs-

einrichtung kommen kann und ob das Bauwerk errichtet werden darf. Im Jahr 2016 gab es zudem ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes, in welchem die Methode, mit welcher die DFS dabei vorgeht, für richtig erachtet wurde. Im Hinblick auf die flugbetriebliche Gefahr für Luftfahrzeuge kleinerer Bauart wie Sport- und Segelflugzeuge durch Turbulenzen von WEA finden gegenwärtig zum einen die in der VO (EU) Nr. 923/2012 (SERA) festgelegten Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften und zum anderen die Abstandsregelungen der Gemeinsamen Grundsätze (GG) des Bundes und der Länder für die An-

lage und den Betrieb von Flugplätzen und Flugzeugen im Sichtbetrieb Anwendung. Das zuständige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erachtet die gesetzlichen Rahmenbedingungen als ausreichend. Unabhängig davon wollen wir eine Prüfung der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Hinblick auf den Flugbetrieb für Luftfahrzeuge kleinerer Bauart nicht ausschließen. Insbesondere, wenn Erkenntnisse vorliegen, die eine tatsächliche Gefährdung durch Turbulenzen von WEA nahelegen.

Frage 1:

Was planen Verantwortliche aus der Politik, um den heute „unbekümmerten“ Ausbau der WEA durch Rahmenbedingungen zu ersetzen, die eine zukunftsfähige Entwicklung von Windparks, im Einvernehmen mit den Interessen der Luftfahrt, einschließlich des Luftsports ermöglichen?



Die Flugsicherheit ist für uns sehr wichtig. Wir werden prüfen, inwieweit wir die aktuelle Lage mit wissenschaftlichen Forschungen besser untersuchen müssen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.



Der Ausbau der Windkraft unterliegt zahlreichen genehmigungsrechtlichen Rahmenbedingungen. Länder und Kommunen müssen eine umfassende Landesentwicklungsplanung erstellen und darin – unter Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit – auch Gebiete für Windkraftanlagen ausweisen. Zudem sind sowohl naturschutz- und im-

missionsschutzrechtliche Vorgaben ebenso einzuhalten wie die länderspezifischen Abstände zu Siedlungen. Auch die Belange der Luftverkehrssicherheit sind beim Bau von Windenergieanlagen zu beachten. So hat die Deutsche Flugsicherung erheblichen Einfluss darauf, wo und wie Windkraftanlagen gebaut werden.



Wir Freie Demokraten wollen die Energiepolitik in Deutschland neu justieren. Die mit der Energiewende verbundenen Ziele sind auch im siebzehnten Jahres des EEGs nicht in Sicht. Im Gegenteil – trotz Rekordsubventionen für Wind- und Solarkraft, bisher rund 150 Mrd. Euro, steigen die CO2-Emissionen in Deutschland. Deshalb sehen wir es als vordringliche Aufgabe an die bestehenden EE-Anlagen, insbeson-

dere die 28.000 bereits errichteten Windkraftanlagen in das Stromversorgungssystem zu integrieren. Der weitere Zubau an Windkraft macht aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nach jetzigem Stand wenig Sinn und wird von immer mehr Bürgern abgelehnt, weil damit massive Belastungen für Menschen und die Natur verbunden sind. Auch aus diesen Gründen wollen wir die gesetzlichen Mindestabstände

zur Wohnbebauung deutlich verschärfen (10H, d.h. Abstand = Höhe der Anlage multipliziert mit 10 in Meter) und die besonderen baurechtlichen Privilegierung von Windkraftanlagen abschaffen. In der Folge würden die öffentlichen Belange, auch die Interessen der Luftfahrt, viel stärker bei der Genehmigung von Windkraftanlagen ins Gewicht fallen.



Im Kampf gegen den Klimawandel ist die Umstellung auf eine vollständig regenerative Energieversorgung unerlässlich. Windenergieanlagen werden gemeinsam mit der Photovoltaik das Rückgrat dieses Systems sein. Die Standorte von Windenergieanlagen (WEA) sollten so gewählt werden, dass sie möglichst wenig Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt nach sich ziehen. Allerdings sind hier Prioritäten zu berücksichtigen. So darf es nicht zu einer Verhinderungsplanung kommen, wie sie etwa die sogenannte 10-H-Regelung

in Bayern zum Ziel hat. Ferner ist unserer Ansicht nach beim Windkraftausbau auf die Luftfahrt Rücksicht zu nehmen, umgekehrt muss sich aber auch die Luftfahrt darauf einstellen, dass es Ansprüche der Energiewende gibt, die zu partiellen Einschränkungen (auch des Luftsports) führen können. Gleichzeitig sind technische und organisatorische Innovationen voranzutreiben, um konstruktive Lösungen zu finden, die Konflikte minimieren und ein Nebeneinander ermöglichen. In diesem Prozess sollten sich beide Seiten engagieren. Am Ende muss

es eine sachgerechte Abwägung der Interessen geben. Bezüglich Ihres Schreibens möchten wir darauf hinweisen, dass Abstandsregelungen für WEA sowohl zu Flugplätzen als auch zu Sichtsanflugstrecken existieren. In der Folge wurden nach einer Umfrage aus dem Jahr 2015 Windprojekte von mehr als 4.120 MW durch bestehende Belange von Flugsicherheit und Radar sowie Wetterdiensten blockiert. Ein „unbekümmertes“ Ausbau der WEA ist darum vielleicht nicht die passende Beschreibung.

Frage 2:

Die Flugsicherheit wird durch Windkraftanlagen zeitweise gefährdet. Eine von der WEA-Industrie unabhängige Forschung gestaltet sich aus unserer Sicht zunehmend schwierig. Eine finanzielle Förderung unabhängiger Studien ist für uns nicht erkennbar. Unsere Mitglieder fragen, was Verantwortliche aus der Politik Ihrer Fraktion planen, um die Gewinnung und Nutzung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse für die Gewährleistung der Flugsicherheit zu fördern.



Das Gewinnen und die Nutzung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse im Hinblick auf das Spannungsfeld von Windenergie und Flugsicherheit begrüßen wir ausdrücklich. So haben beispielsweise die FH Aachen und das DLR angekündigt, nach bereits veröffentlichten Gutachten bezüglich der Gefahr durch Turbulenzen von WEA weiter an entsprechenden Untersuchungen

zu arbeiten. Diese Gutachten kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen. Auch im Hinblick auf den Konflikt zwischen WEA und Flugsicherungsanlagen gibt es laufende Studien und Forschungsvorhaben, unter anderem das seitens der Bundesregierung in Auftrag gegebene Forschungsprojekt „WERAN“, das die Wechselwirkung zwischen Windenergieanlagen und Radar und Naviga-

tion ausführlich beleuchten und somit zu einer besseren Vorhersagbarkeit der Störwirkungen beitragen soll. Wir erwarten die Ergebnisse der Ermittlungen und Studien und wollen die entsprechenden Schlussfolgerungen in den weiteren Verlauf der andauernden Debatte einbringen.



Die Flugsicherheit ist für uns sehr wichtig. Wir werden prüfen, inwieweit wir die aktuelle Lage mit wissenschaftlichen Forschungen besser untersuchen müssen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.



Die Sicherheit des Luftverkehrs muss an erster Stelle stehen. Deswegen unterstützen wir die Forderung nach unabhängiger wissenschaftlicher Expertise über tatsächliche Auswirkungen von Windenergieanlagen auf die Flugsicherheit. Dies trägt dazu bei, Diskussionen zu versachlichen.



Uns ist bekannt, dass der ungesteuerte Ausbau der Windkraft zu erheblichen Problemen für den Luftverkehr in Deutschland geführt hat. Insbesondere sehen wir die Erfordernisse der Deutschen Flugsicherung. Eine Verringerung der Abstandsradien zu Bodennavi-

gationsanlagen (Funkfeuer) im Sinne einer leichteren Realisierung von Windkraftanlagen lehnen wir ab. Die Schutzinteressen des Luftverkehrs und des Luftsports wollen wir wahren.



Da der Bestand von Windkraftanlagen künftig noch zu nehmen wird, gibt es sicher auch einen zunehmenden Bedarf an wissenschaftlichen Forschungen zu den Auswirkungen der WEA auf die Luftfahrt und umgekehrt. Da der Luftraum verschiedenen Nutzungsansprüchen unterliegt (und im Übrigen auch die Luftfahrt nur eine Nutzung unter mehreren ist), sollten zunächst alle

Nutzergruppen ihren Beitrag leisten, um entsprechende Untersuchungen zu finanzieren sowie technische Lösungen zu finden, welche die Einschränkungen minimieren können. Darüber hinaus sollte auch der Bund Mittel zu Verfügung stellen, um entsprechende unabhängige Untersuchungen zu ermöglichen.



Wie in den beiden vorherigen Antworten bereits verdeutlicht, sehen wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinen unmittelbaren Bedarf einer Anpassung der luftverkehrspolitischen Gesetzgebung. Nach Vorlage der noch zu erwartenden weiteren wissenschaftlichen Erkennt-

nisse im Hinblick auf das Spannungsfeld von Windenergie und Flugsicherheit werden wir uns einer Prüfung der gesetzlichen Rahmenbedingungen aber nicht verschließen.

Frage 3:

Unsere Mitglieder fragen, was Verantwortliche aus der Politik Ihrer Fraktion konkret planen, um das geltende Luftrecht so anzupassen, dass dieses nicht nur auf optimale Windenergiezeugung ausgerichtet ist, sondern auch deren negative Auswirkungen in Zukunft deutlich minimiert.



Wir planen derzeit keine derartigen Änderungen im Luftrecht. Durch die bestehenden Abstandsregelungen haben wir auch den Interessen des Luftsports Rechnung getragen.



Die Deutsche Flugsicherheit hat klare Vorgaben für den Bau von Windenergieanlagen im Umfeld von Flugsicherungsanlagen, die darauf abzielen, den genannten Interessenkonflikt zugunsten der Flugsicherheit aufzulösen. Diese sollten adäquat weiterentwickelt werden.



Wir Freie Demokraten sehen den weiteren Zubau der Windkraft aus technischen und wirtschaftlichen Gründen kritisch. Ohne Stromspeicher und Netze macht der Ausbau der Erzeugungskapazitäten wenig Sinn, denn schon heute müssen bei viel Wind die Windkraftanlagen gegen Entschädigung der Investoren abgeschaltet werden. Wir wollen die Erzeugung überflüssigen Stroms (der gegen Aufpreis/Negativpreis u.a. ins Aus-

land abgegeben wird) nicht weiter mit Subventionen fördern. Eine weitere Privilegierung der Windkraft zu Lasten anderer öffentlicher Belange, dazu zählen neben dem Natur- und Landschaftsschutz sowie des Denkmalschutzes auch die Aufrechterhaltung des Luftverkehrs, wollen wir nicht. In diesem Sinne werden wir auch entstandene Fehlentwicklungen korrigieren.



Das Luftverkehrsrecht sollte der Tatsache gerecht werden, dass es mit der Windkraft einen neuen „Nutzer“ des Luftraumes in geringen Höhen gibt, welcher in diesem Raum ein „dynamisches“ Verhalten aufweist. Neuregelungen müssen aber sachgerecht sein und

dürfen (auch vor dem Hintergrund der fortschreitenden Erderwärmung) nicht einseitig zu Lasten des Ausbaus von WEA gehen. Ferner kann der Luftverkehr auch nicht einfach privilegiert werden, weil es ihn länger gibt. Er ist ebenfalls nichts anderes als ein „dynamischer Nutzer“

des Luftraums. Wir sind jedoch überzeugt, dass sich für beide Seiten praktikable Lösungen finden lassen, wenn sie ernsthaft kooperieren.

Kernforderungen der Verbände

Wie nah dürfen Windkraftanlagen an Flugplätzen stehen, ohne Einfluss auf den Flugbetrieb zu nehmen? Ein Gutachten der Fachhochschule Aachen kommt zu dem Ergebnis: „Windenergieanlagen müssen aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften als dynamische Luftfahrthindernisse aufgefasst werden.“ Anders als statische Konstruktionen wie Türme oder Funkmasten verändern die Rotoren je nach Windrichtung ihre Ausrichtung. Außerdem beeinflussen sie erheblich die Windströmung und verursachen Wirbel. Das Team um den Gutachter Prof. Dr. Frank Janser stellt deshalb sechs Kernforderungen:

1. Berücksichtigung des turbulenten Nachlaufs der WEA (7x Rotordurchmesser).
2. Berücksichtigung als „dynamisches Hindernis“.
3. Änderung der Abstandsbemessung auf Rotordurchmesser, um der wachsenden Größe der Rotordurchmesser Rechnung zu tragen.
4. Verhinderung von „Umzingelungseffekten“ im Gegenanflug, Hindernisfreihaltung des Einflugbereichs in den Gegenanflug von Motorflugzeugen in Platzrundenhöhe (Unfallbericht BFU Nr. 3X035-13 vom 15.5.13).
5. Korrektur der „Isometrie“ durch Erweiterung der äußeren Übergangsfläche in der Weise, sodass die WEA nicht in die Übergangsfläche hineinragen.
6. Sicherstellung Segelflug-Übungsbereich im Gleitwinkel 1:20 in Abhängigkeit von Windenschlepphöhe.

Weitere Informationen und die Präsentationen von Prof. Dr. Frank Janser (sowohl die Aufzeichnung des Vortrags als auch die Folien) sind veröffentlicht auf www.daec.de/fachbereiche/umwelt-natur/energiewende/windenergieanlagen/.

Impressum

Deutscher Aero Club e.V., Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Hermann-Blenk-Straße 28, 38108 Braunschweig, Telefon: 0531 23540-0, Telefax: 0531 23540-11, E-Mail: info@daec.de, eingetragen beim Amtsgericht Braunschweig VR 200069, vertretungsberechtigter Vorstand nach §26 BGBG: Wolfgang Müther und Sigrid Berner, Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE163770194, Referat Presse- u. Öffentlichkeitsarbeit sowie Autoren aus den Sportfachgruppen, verantwortlich: Wolfgang Müther.

IDRF Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V., Vorstand Ralf Schmid, stellvertretende Vorstände Peter Schmitt, Dr. Klaus-Jürgen Schwahn, Geschäftsführer Thomas Mayer, Seckenheimer Landstr. 172, 68163 Mannheim, Telefon: 0621 82037574, Fax: 0621 82037573, E-Mail: info@idrf.de oder silvia.achtstetter@idrf.de, Vereinsregister Mannheim VR 700189,

AOPA-Germany Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V., vertreten durch Michael Erb, Geschäftsführer, Außerhalb 27, 63329 Egelsbachg, Telefon: 06103 42081, Fax: 06103 42083, E-Mail: info@aopa.de, Vereinsregisternummer: VR 2100, Amtsgericht Offenbach am Main.