

BNK – Bundesrat hat Bedenken gegen aktuelle Transponderlösung

Autor: Dr. Peter Sittig-Behm

Neue Entwicklungen zur BNK-Pflicht (verfolgen Sie die Diskussion auch [hier](#), [hier](#) und [hier](#)):

Die Bundesregierung hat kürzlich einen Entwurf für die Änderung der AVV Hindernis u.a. zur Implementierung der Transponder-BNK vorgelegt (sehen Sie [hier](#)). Nun hat der Ausschuss der Innenminister und der Verkehrsminister der Länder im Bundesrat eine Änderung der von der Bundesregierung vorgelegten Fassung des Anhangs 6 der AVV gefordert. Dieser beinhaltet in Bezug auf die Transpondertechnik zwei wichtige Punkte: Zum einen soll die zusätzliche Infrarotplicht auf Transponder-BNK beschränkt werden; zum anderen sieht der Vorschlag vor, dass die Aktivierung der transpondergestützten BNK auch im Falle von deaktivierten und defekten Transpondern sichergestellt werden muss.

Sicherheitsbedenken als Grund

Immer noch haben die Länder Zweifel am Sicherheitsniveau der BNK mittels Transpondertechnik. Dies trotz der deutlich gegenteiligen Aussagen in dem von der Bundesregierung beauftragten [Gutachten](#) zur Einführung einer transpondergestützten BNK.

Insbesondere fehlt nach Auffassung der Landessminister eine Rückfallebene im Fall des Transponderausfalls. Die Innenminister und Verkehrsminister haben fordern daher, dass die Transponder-BNK erst eingeführt wird, wenn die Sicherheitsbedenken ausgeräumt wurden. Konkret soll sichergestellt werden, dass die BNK auch aktiviert wird, wenn der Transponder defekt oder ausgeschaltet ist. Mit den Aussagen des o.g. Gutachtens setzt sich der Ausschuss dabei gar nicht erst auseinander. Man mag dies als Zeichen deuten.

Praktische Umsetzbarkeit unklar

Dabei stellt sich die praktische Frage, wie die nun geforderte Sicherstellung der Aktivierung bei defekten oder ausgeschalteten Transponder zu realisieren ist. Die Forderung des Bundesratsausschusses gibt dazu keine Hinweise. Der vorliegende Änderungsvorschlag führt damit mglw. faktisch zum Ausschluss der isolierten Transponder-BNK; und vielleicht ist auch genau das beabsichtigt.

Bemerkenswert ist die offensichtliche Bevorzugung des bereits heute zulässigen BNK-Radars statt der Transpondertechnik seitens der Verkehrsminister der Länder. In ihrer Stellungnahme zum Änderungsvorschlag findet sich dazu ein deutlicher Hinweis: „Mit der Radartechnik existiert bereits eine erprobte und sichere Alternative zur Transpondertechnologie.“

Folgen

Über die Einführung der Transponder-BNK besteht offenbar ein erheblicher Dissens zwischen Bundesregierung und Ländervertretern. Leidtragende sind die WEA-Betreiber. Sie müssen nicht

nur weiterhin mit Ungewissheit leben, wo Klarheit vonnöten wäre. Eine weiter alleinige Zulässigkeit von radargestützten-BNK ist insbesondere für die süddeutschen Windparks u.U. ein erhebliches Problem. Aufgrund geringerer Anlagenzahlen sowie stärker geformter Landschaft würde die Transpondertechnik in manchen Fällen eventuell die bessere bzw. deutlich kostengünstigere Alternative darstellen.

Es bleibt abzuwarten, wie sich diese Auseinandersetzung entwickelt. Bis dahin sind Anlagenbetreiber gut beraten, sich frühzeitig über die Frage der BNK-Ausstattung oder einer Ausnahme Gedanken zu machen. Die Zeit läuft.