

Grußwort des Vertreters BMVBS zur Präsentation der HIWUS Studie:

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Vertreter des BMVBS darf ich Sie alle herzlich begrüßen und wünsche der Veranstaltung einen interessanten und positiven Verlauf. Ich darf mich zunächst vorstellen:

Mein Name ist Wolfgang Gruno und ich vertrete im Bereich Zivilluftfahrt das Referat LR23, welches für die Flugsicherung zuständig ist. Ich vertrete gleichzeitig auch das künftige Bundesaufsichtsamt Flugsicherung (BAF), welches zurzeit in Langen eingerichtet wird und vorläufig als Außenstelle LR23 des BMVBS seine Aufgaben wahrnimmt, bis die gesetzlichen Grundlagen geschaffen sind. Die Notwendigkeit der Schaffung einer unabhängigen nationalen Aufsichtsbehörde Flugsicherung war mit dem Inkrafttreten der Vorschriften der Europäischen Kommission zur Schaffung des „European Single Sky“ verpflichtend geworden, da diese Vorschriften die klare Trennung zwischen regulativen Aufgaben und operativen Aufgaben vorschreiben.

Mein Zuständigkeitsbereich ist das Gebiet Technik Flugsicherung, wozu auch die Einführung neuer Systeme der Kommunikation, Navigation und Surveillance (CNS) wie z.B. Mode S Transponder gehören und in diesem Zusammenhang auch die Fortschreibung der Flugsicherungs-ausrüstungsverordnung (FSAV) gehört. Hierbei ist dem Schutzanspruch von Sicherheitsfunkdiensten immer Rechnung zu tragen.

Neben dem Seeverkehrsbereich sind hinsichtlich der Hinderniskennzeichnung bezogen auf die Luftfahrt drei getrennte Zuständigkeiten betroffen:

- Fragen der ICAO-konformen Hinderniskennzeichnung im Allgemeinen (LR11)
- Auswirkungen von neuen Hinderniskennzeichnungskonzepten und –techniken aus flugbetrieblicher Sicht (LR24)
- Auswirkungen auf Flugsicherungsverfahren und –systeme und ggf. die Flugsicherungs-ausrüstungsverordnung. (LR23)

Leider ist es dem für Flughäfen und damit auch für die Hinderniskennzeichnung zuständigen Referat LR11 nicht möglich, an dieser Veranstaltung teilzunehmen. Es wurde aber zwischen den beteiligten Stellen im BMVBS vereinbart, dass eine abschließende Besprechung im BMVBS in Bonn stattfinden wird und dabei die Ergebnisse der Studie abschließend beurteilt werden sollen.

Eine zuverlässige Hindernisbefeuerung von Windkraftanlagen gemäß den ICAO Vorschriften im Annex 14 ist Voraussetzung für eine sichere Abwicklung des Flugverkehrs insbesondere auch für Flüge bei Nacht. Betroffen ist davon nicht nur die Allgemeine Luftfahrt sondern auch z.B. Nachttiefflüge militärischer Luftfahrzeuge und Flüge der Bundespolizei mit Hubschraubern. Bei Windkraftanlagen handelt es sich in der Regel um Lufträume, in denen für Flüge nach Sichtflugregeln kein Transponder vorgeschrieben ist.

Das BMU hat inzwischen die anfänglich im Entwurf des EEG geforderte Transponder-ausrüstungspflicht aufgegeben. Es wurde mit dem BMVBS als Kooperationspartner vereinbart, dass der BMVBS zur Erreichung eines Interessenausgleiches zwischen Flugsicherung und Windbranche bei der Bewertung der Studienergebnisse beteiligt bleibt, um sicherzustellen, dass dabei die Sicherheit des Luftverkehrs als nicht verhandelbares Kriterium sachgerecht berücksichtigt wird.

In der Luftfahrt sind die Anforderungen an die Sicherheit besonders hoch und nicht kompromissfähig. Die Erteilung von Ausnahmen wie auch die Zustimmung zu neuen Konzepten mit Auswirkungen auf die Flugsicherung und die durch sie zu beeinflussende Sicherheit der Luftfahrt stehen immer unter dem Vorbehalt, dass die „Öffentliche Sicherheit und Ordnung“ zu gewährleisten sind.

Ich wünsche Ihnen allen einen erfolgreichen Verlauf des heutigen Tages.

Wolfgang Gruno