



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Umwelt- und Energierecht

Beilagen  
BD4-B-114220/005-2016 -  
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: [post.bd4@noel.gv.at](mailto:post.bd4@noel.gv.at)  
Fax: 02742/9005-14985 Internet: <http://www.noel.gv.at>  
Bürgerservice-Telefon 02742/9005-9005 DVR: 0059986

Bezug: RU4-U-651/043-2016,  
RU4-U-651/044-2016,  
RU4-U-651/052-2016

BearbeiterIn: Ing. Ludwig Pichler

(0 27 42) 9005  
Durchwahl: 14276  
Datum: 03. Mai 2016

Betrifft  
Windpark Wullersdorf, Windpark Wullersdorf GmbH, VH 12.04.2016, 13.04.2016, UVP-G  
2000

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung zum Vorhaben „Windpark Wullersdorf“ am 12. und 13. April 2016 gab es Anfragen bzw. Wortmeldungen zum Fachbereich Luftfahrttechnik.

1. Warum sind Befeuerungen in halber Turmhöhe erforderlich? Gibt es dazu eine verbindliche Richtlinie, eine gesetzliche Forderung oder einfach nur einen Wunsch für eine zusätzliche Maßnahme? Es ist nämlich nicht einsichtig, dass sich unterhalb der Kanzelfeuerung Flugobjekte bewegen.

Die Befeuerung auf halber Turmhöhe wird in Niederösterreich bei Objekten ab 200 Meter verlangt. Dies entspricht auch den Richtlinien der ICAO Annex 14 und den Anlagen der Zivilflugplatz-Verordnung. Einerseits wird damit ein Hinweis auf die räumliche Ausdehnung gegeben, andererseits können durch meteorologische Ereignisse, wie tiefliegende Bewölkung, Bodennebel, stärkerer Niederschlag bzw. sonstigen Sichtbeeinträchtigungen Teile des Objektes optisch abgeschattet werden. Einsatzflüge des BMI, des BMLV und auch des NAH werden durchaus auch unterhalb der Gondel der Windkraftanlage durchgeführt. Solche Flüge sind für besondere Zwecke luftfahrtrechtlich gedeckt und somit zulässig.

2. Warum kommt nicht eine transpondergesteuerte Befeuerung, die sich nur bei Annäherung eines Flugzeuges einschaltet, zur Anwendung? Sollte diese Ausführungsart

noch nicht für alle Flugobjekte möglich sein, so ist die Befeuerung dann zu ändern, wenn sich im Sinne des Standes der Technik diese Entwicklung durchgesetzt hat.

Es ist richtig, dass eine Objektbefeuerung für die Luftfahrt tatsächlich nur dann aktiviert werden muß, wenn sich diesem Objekt ein Luftfahrzeug nähert. Bis dato gibt es noch keine Systeme, welche auch nur annähernd verlässlich diese Anforderungen erfüllen. In der Frage wird das System auf transpondergesteuerte Aktivierung reduziert. Damit werden Luftfahrzeuge ohne Transponder, mit defektem Transponder oder mit deaktiviertem Transponder nicht erfasst. Dies kann ein kaum vertretbarer Standpunkt sein. Das heißt, dieses System würde ein Back up-system auf Primär-Radar-Basis benötigen. Weiters wird zu Bedenken gegeben, dass solche Systeme auf Grund der gesammelten Daten in der Lage sind, die tatsächliche Annäherung zu erkennen bzw. zu errechnen. Dieser Vorgang wird für Flächenflugzeuge am Streckenflug relativ leicht bewältigbar sein, wenn Kurs, Höhe und Geschwindigkeit konstant sind. Nähert sich das Luftfahrzeug für die Landung einem Flugplatz, so sind laufende Höhen-, Geschwindigkeits- und Kursänderungen zu berücksichtigen. Das wird nur möglich sein, in dem das System sehr frühzeitig aktiviert und aktiviert verbleibt. In einem geschätzten Umkreis von ca. 70 Kilometer um den Flughafen Wien-Schwechat würde jede Befeuerung bis zum Ende des Tagesflugbetriebes aktiviert bleiben.

Eine derzeit unbekannte technische Lösung kann nicht Gegenstand einer Bescheidaufgabe sein, da die betriebliche Handhabung nicht abgeschätzt werden kann. Erst wenn technisch ausgereifte und erprobte Systeme am Markt und nicht mehr in der Erprobung sind, kann bei dann zu bewilligenden Objekten ein Einsatz erwogen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Ing. P i c h l e r



Dieses Schriftstück wurde amtssigniert.  
Hinweise finden Sie unter:  
[www.noel.gv.at/amtssignatur](http://www.noel.gv.at/amtssignatur)