

## Arlt: „Wir gewinnen Akzeptanz zurück“

Das vom Windunternehmen Dirkshof entwickelte System stoppt nächtliches Dauerblinken von Windturbinen. Geschäftsführer Claas Arlt sprach mit E&M über die Perspektiven nach der Zulassung.

VON RALF KÖPKE



Bild: Erich Westendörp/faxialic.de

**E&M:** Herr Arlt, der Dirkshof hat nach einer mehrjährigen Prototypenphase die luftverkehrsrechtliche Anerkennung für das von Ihnen in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut für Hochfrequenzphysik und Radartechnik (FHR) entwickelte Passiv-Radar-System zur bedarfsgerechten Hindernisbefeuerung von Windturbinen erhalten. Ist das jetzt der Startpunkt für einen großflächigen Rollout von Parasol, so heißt Ihr System?

**Arlt:** Ja. Das ist eindeutig der Brustlöser. Darauf haben wir jahrelang hingearbeitet und jetzt wollen wir loslegen. Wir werden noch in diesem Jahr erste Systeme in Schleswig-Holstein errichten und beginnen, für Parasol ein eigenes Team aufzubauen. 2011 hatten die Entwicklungsarbeiten begonnen, die einige Jahre gedauert haben. Mit unserem System wird der Luftraum so überwacht, dass in Millisekunden unheimliche Datenmengen ausgewertet werden und so das Luftobjekt erkannt wird. Das FHR und unser Team haben einfach Zeit gebraucht, um diese riesigen Datenvolumina sachgerecht zu verarbeiten - und zwar in Realtime. Später kam noch das ebenfalls umfassende Anerkennungsverfahren nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV) hinzu.

**E&M:** Der Dirkshof setzt mit Parasol auf ein Passiv-Radar-System für die Luftraumüberwachung. Was ist dessen Vorteil zu den Aktiv-Radar-Lösungen, von denen einige bereits zu kaufen sind?

**Arlt:** Bei unserem System nutzen wir bereits vorhandene Fern- und Mobilfunkwellen von DVB-T, DAB plus oder LTE. Wir sind deshalb nicht auf eine Frequenzzuteilung durch die Bundesnetzagentur angewiesen, die in der Re-

gel nach rund sechs bis acht Jahre erlischt und neue beantragt werden muss. Was einfach mit Risiken und Unsicherheiten verbunden ist. Wir setzen mit unserem System auch keine zusätzlichen Strahlungsemissionen frei, was ein wichtiger Pluspunkt für die Umweltfreundlichkeit der Windenergie und somit der Akzeptanz in der Bevölkerung ist.

**E&M:** Der Dirkshof hat vor geraumer Zeit 459 000 Euro als Verkaufspreis für ein Parasol-System angekündigt. Ist dieser Preis am Markt überhaupt durchsetzbar, da seit Beginn der Ausschreibungen die Windturbinenhersteller unter einem großen Kosten- und Margendruck stehen?

**Arlt:** Für mich hat die Windbranche neben dem Kostendruck noch mit einem viel größeren Problem zu kämpfen, nämlich dem des zunehmenden Akzeptanzverlustes in der Bevöl-

kerung. Das Dauerblinken der Gefahrfeuer an den Windkraftgondel während der Nachtzeit nervt seit Jahren die Anwohner von Windparks, und das nicht nur bei uns in Schleswig-Holstein, sondern bundesweit. Wenn wir jetzt einen Teil dieser Akzeptanz durch ein System wie Parasol zurückgewinnen können, dann sollte dieser Preis es der Windbranche wert sein. Wir gehen davon aus, dass die Preise für das Parasol-System mit größeren Stückzahlen sicherlich sinken werden. Natürlich ist alles, was an zusätzlichen Kosten auf die Betreiber zukommt, schlecht. Aber wir dürfen die Akzeptanz bei den Bürgern vor Ort, unser wichtigstes Pfund, nicht verlieren.

**E&M:** Es gibt erste Bundesländer wie Mecklenburg-Vorpommern, in denen eine bedarfsgerechte Hindernisbefeuerung Teil der Genehmigungsaufgaben für Windturbinen ist. Das dürfte den Absatz von Parasol beflügeln, oder?

**Arlt:** Diese Muss-Regelung gibt es, wir halten sie derzeit aber nicht für wünschenswert. Denn wir halten die Systeme, die bereits auf dem Markt sind, für einen bundesweiten Rollout technisch für noch nicht ausgereift. Wir brauchen noch mehr Forschung und Entwicklung, dass wir diese Systeme in allen Regionen des Bundesgebietes einsetzen können. Wenn wir jetzt eine verpflichtende Regelung für eine bedarfsgerechte Hindernisbefeuerung fordern, schaden wir der Branche mehr als das wir ihr nützen.



Bild: Dirkshof

Freude beim Dirkshof-Team über die langersehnte luftverkehrsrechtliche Anerkennung ihres Passiv-Radar-Systems.