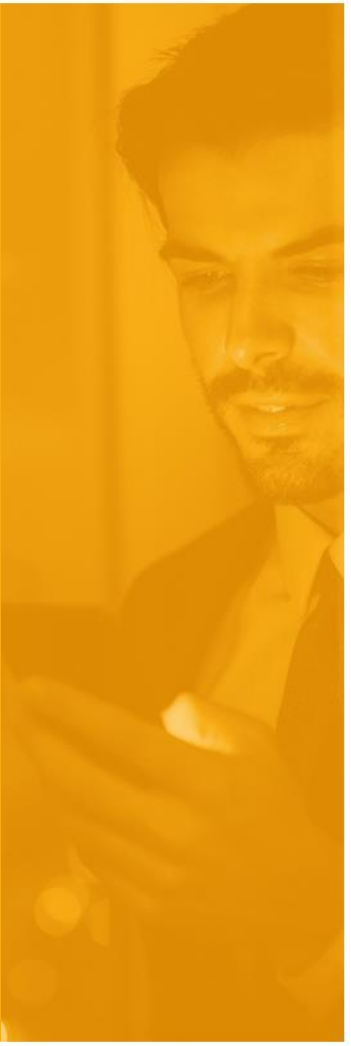
Die drei Schritte zur Genehmigung

Autorin: Susann Schumann

Inhalt

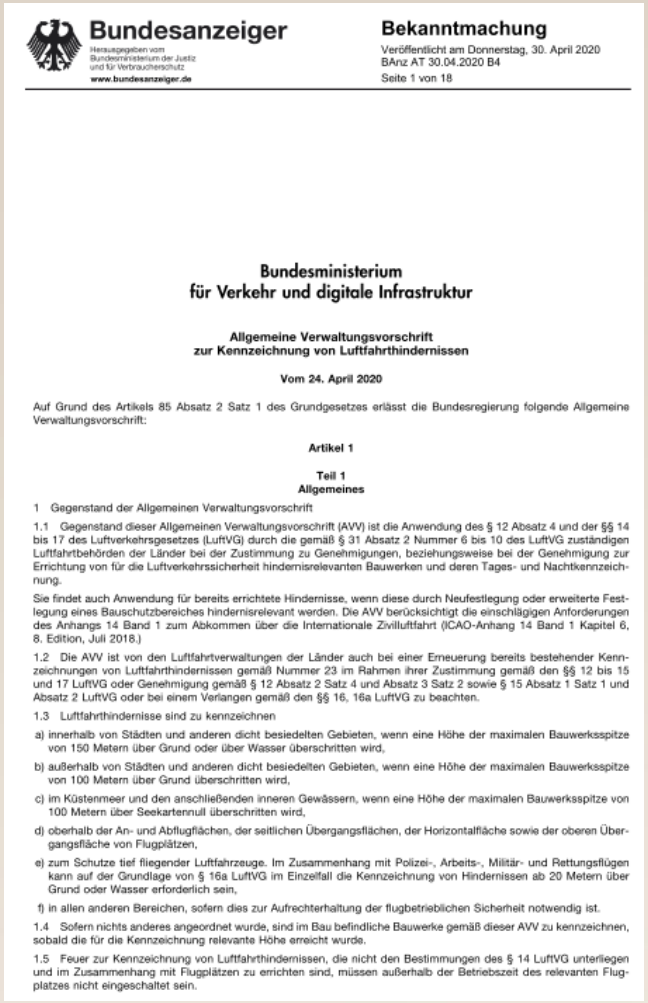
- Inhalt:
  - 1. BNK – rechtliche Basics
    - Kennzeichnungspflicht von WEA
    - AVV
  - 2. Muss ich BNK unbedingt installieren?
    - Ausnahme flugbetriebliche Belange
    - Ausnahme Wirtschaftlichkeit
    - Ausnahme Alter der WEA
  - 3. BNK in Deutschland – welche Probleme gibt es?
  - 4. Genehmigungsablauf in Deutschland
    - Bestandsanlagen
    - Neuanlagen

BNK – rechtliche Basics



- **LuftVG**
- §12 Abs. 4:
  - Zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt und zum Schutz der Allgemeinheit können die Luftfahrtbehörden ihre Zustimmung nach den Absätzen 2 und 3 davon abhängig machen, dass die Baugenehmigung unter Auflagen erteilt wird.
- §14 Abs. 1:
  - Außerhalb des Bauschutzbereichs darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 100 Metern über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen

BNK – rechtliche Basics



Bundesanzeiger
Herausgegeben vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz
www.bundesanzeiger.de

Bekanntmachung
Veröffentlicht am Donnerstag, 30. April 2020
BAnz AT 30.04.2020 B4
Seite 1 von 18

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Allgemeine Verwaltungsvorschrift
zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen

Vom 24. April 2020

Auf Grund des Artikels 85 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes erlässt die Bundesregierung folgende Allgemeine Verwaltungsvorschrift:

Artikel 1

Teil 1
Allgemeines

1 Gegenstand der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift

1.1 Gegenstand dieser Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (AVV) ist die Anwendung des § 12 Absatz 4 und der §§ 14 bis 17 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) durch die gemäß § 31 Absatz 2 Nummer 6 bis 10 des LuftVG zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder bei der Zustimmung zu Genehmigungen, beziehungsweise bei der Genehmigung zur Errichtung von für die Luftverkehrssicherheit hindernisrelevanten Bauwerken und deren Tages- und Nachtkennzeichnung.

Sie findet auch Anwendung für bereits errichtete Hindernisse, wenn diese durch Neufestlegung oder erweiterte Festlegung eines Bauschutzbereiches hindernisrelevant werden. Die AVV berücksichtigt die einschlägigen Anforderungen des Anhangs 14 Band 1 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhang 14 Band 1 Kapitel 6, 8. Edition, Juli 2018.)

1.2 Die AVV ist von den Luftfahrtverwaltungen der Länder auch bei einer Erneuerung bereits bestehender Kennzeichnungen von Luftfahrthindernissen gemäß Nummer 23 im Rahmen ihrer Zustimmung gemäß den §§ 12 bis 15 und 17 LuftVG oder Genehmigung gemäß § 12 Absatz 2 Satz 4 und Absatz 3 Satz 2 sowie § 15 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 LuftVG oder bei einem Verlangen gemäß den §§ 16, 16a LuftVG zu beachten.

1.3 Luftfahrthindernisse sind zu kennzeichnen

a) innerhalb von Städten und anderen dicht besiedelten Gebieten, wenn eine Höhe der maximalen Bauwerksspitze von 150 Metern über Grund oder über Wasser überschritten wird,

b) außerhalb von Städten und anderen dicht besiedelten Gebieten, wenn eine Höhe der maximalen Bauwerksspitze von 100 Metern über Grund überschritten wird,

c) im Küstenmeer und den anschließenden inneren Gewässern, wenn eine Höhe der maximalen Bauwerksspitze von 100 Metern über Seekartennull überschritten wird,

d) oberhalb der An- und Abflugflächen, der seitlichen Übergangsflächen, der Horizontalfläche sowie der oberen Übergangsfläche von Flugplätzen,

e) zum Schutze tief fliegender Luftfahrzeuge. Im Zusammenhang mit Polizei-, Arbeits-, Militär- und Rettungsflügen kann auf der Grundlage von § 16a LuftVG im Einzelfall die Kennzeichnung von Hindernissen ab 20 Metern über Grund oder Wasser erforderlich sein,

f) in allen anderen Bereichen, sofern dies zur Aufrechterhaltung der flugbetrieblichen Sicherheit notwendig ist.

1.4 Sofern nichts anderes angeordnet wurde, sind im Bau befindliche Bauwerke gemäß dieser AVV zu kennzeichnen, sobald die für die Kennzeichnung relevante Höhe erreicht wurde.

1.5 Feuer zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen, die nicht den Bestimmungen des § 14 LuftVG unterliegen und im Zusammenhang mit Flugplätzen zu errichten sind, müssen außerhalb der Betriebszeit des relevanten Flugplatzes nicht eingeschaltet sein.

- Umfang und Art der Kennzeichnung von WEA ergeben sich aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV Kennzeichnung)

BNK – rechtliche Basics

- **§ 9 Abs. 8 EEG 2017**
- Betreiber von Windenergieanlagen an Land, die nach den Vorgaben des Luftverkehrsrechts zur Nachtkennzeichnung verpflichtet sind, müssen ihre Anlagen mit einer Einrichtung zur bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen ausstatten.
- Die Pflicht nach gilt ab dem 1. Juli 2020+ Verlängerung auf 01.01.2023

- Erneute Fristverlängerung??

  -> gerade in Prüfung

Muss ich BNK unbedingt installieren?

- Pflicht ergeht aus dem EEG!
- Alle WEA in Deutschland sind verpflichtet, BNK zu betreiben

- Ausnahme von der BNK-Pflicht?

Muss ich BNK unbedingt installieren?

Verfahren bei der zuständigen Luftfahrtbehörde

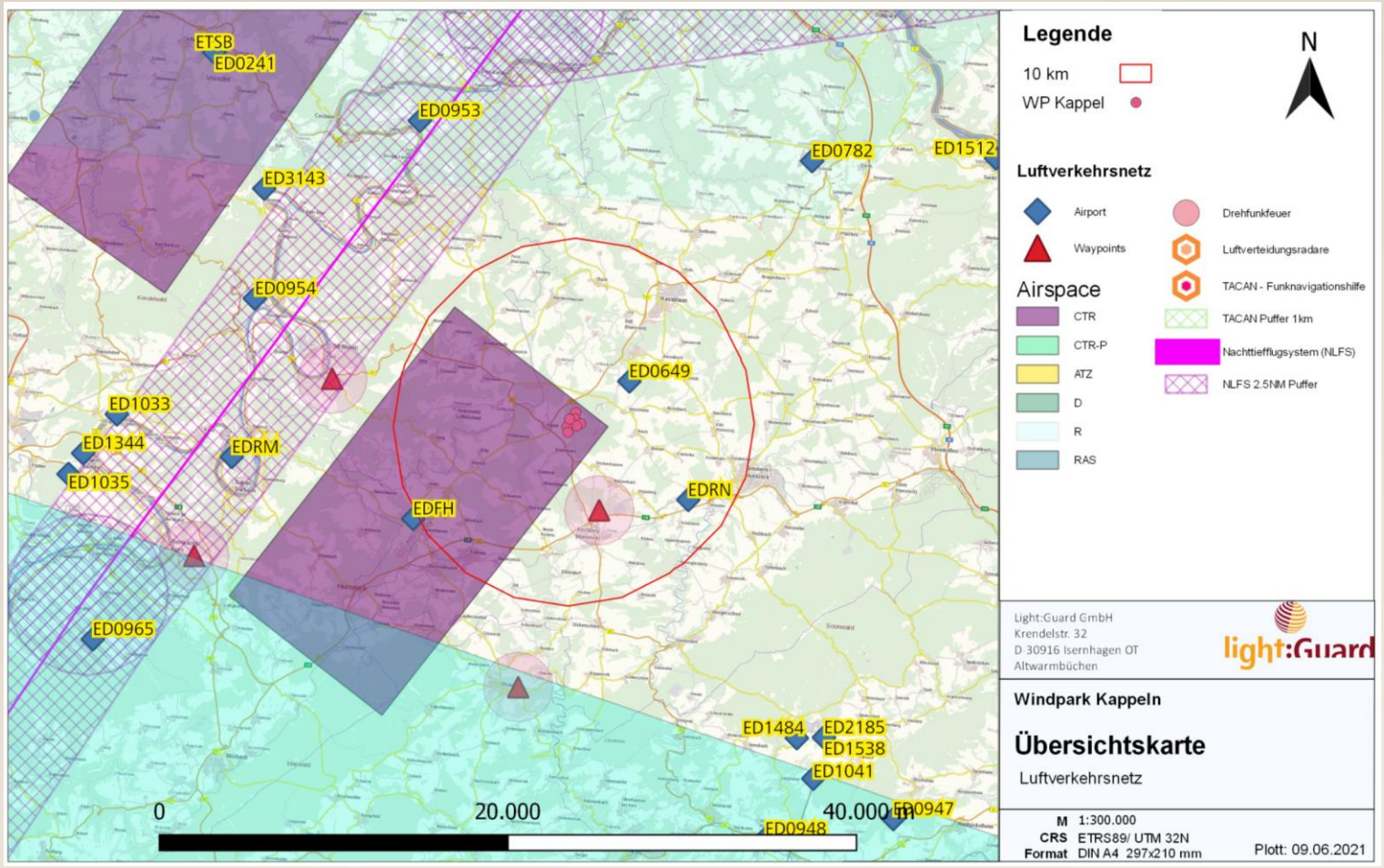
- Bestehen Zweifel an der standortbezogenen Zuverlässigkeit des Systems in Bezug auf den militärischen Flugbetrieb, muss diese im Betrieb nachgewiesen werden. Falls dieser Nachweis nicht erbracht werden kann, ist eine externe Aktivierung des Systems sicherzustellen. Die zuständige Luftfahrtbehörde kann nach Prüfung der Umstände im Einzelfall feststellen, dass der Betrieb der angezeigten BNK den Luftverkehr gefährden würde und nur eine dauerhafte Befeuerung in Betracht kommt
- im Umkreis von Flugplätzen im Sinne von § 14 Absatz 2 Satz 2 LuftVG, wenn diese für den Nachtflugbetrieb zugelassen sind,
- in Bereichen der nach § 33 LuftVO festgelegten Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln gemäß der Festlegung
- von Mindestabständen von Hindernissen zu festgelegten Sichtflugverfahren (NfL I-847/16),
- in Bereichen des Nachttiefflugsystems der Bundeswehr oder
- anderenorts, wenn dies für die sichere Durchführung des Luftverkehrs als notwendig erachtet wird

Vorprüfung/ Stufe 1/ Flugbetriebliche Prüfung

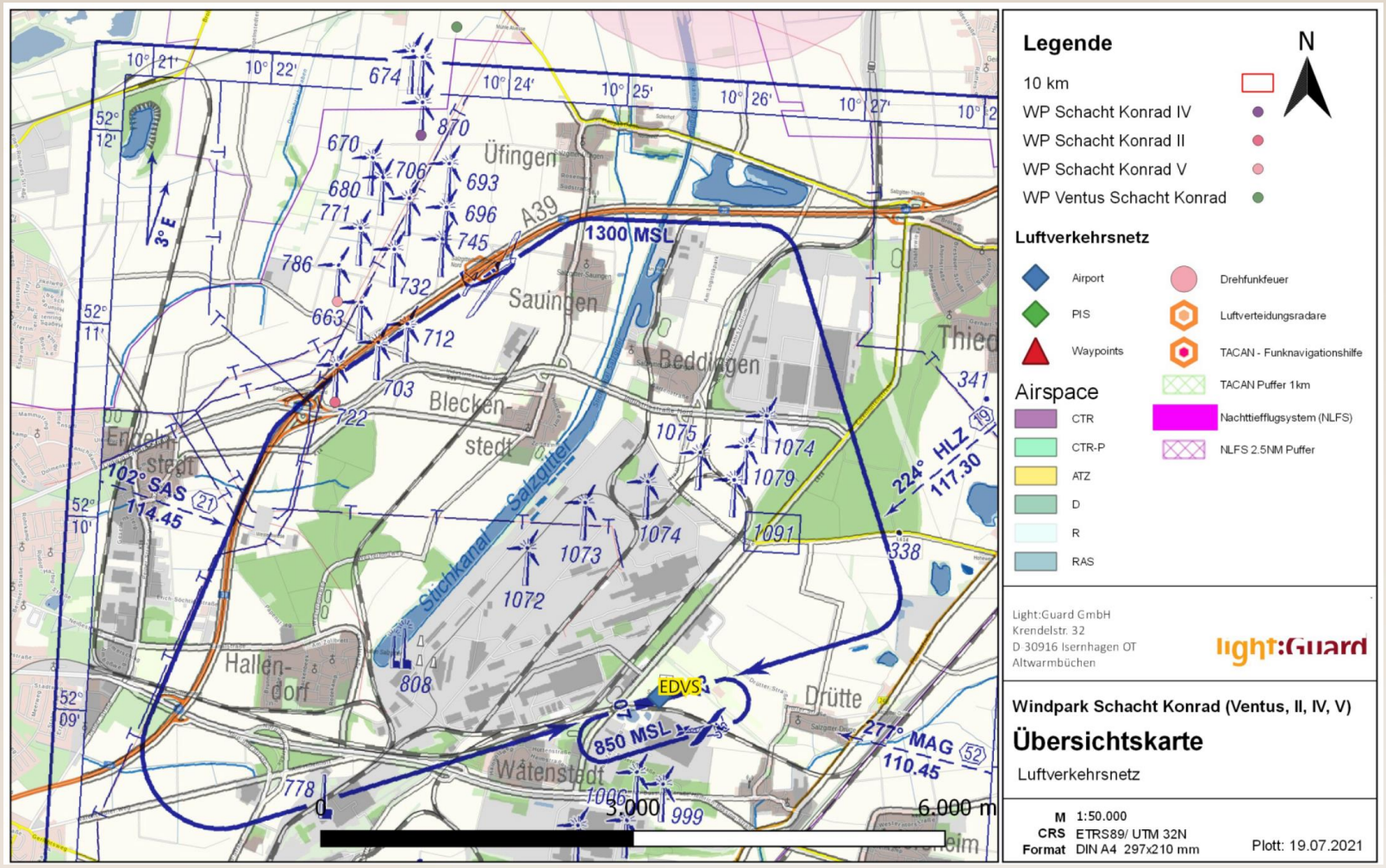
BMVg – „Einzige Bedingung: Infrarotbefeuerung!“

DFS – „Einzig Flugkontrollzonen der Kennungen Edxx und Etxx BNK kritisch“

Muss ich BNK unbedingt installieren?



Muss ich BNK unbedingt installieren?



BNK in Deutschland- welche Probleme gibt es?

- **<u>Unsere Erfahrungen:</u>**
- Auslegung der AVV und deren Anforderungen in den Bundesländern unterschiedlich (Verfahrensweisen, Prüfzuständigkeiten usw.)
- AVV ist aktuell noch nicht ausreichend klar in den Anforderungen definiert
- Rechtsverständnis zur Genehmigungsweise von BNK unterschiedlich (§16/§15 BImSchG Verfahren)
- Ordnung der Genehmigungsabläufe ist noch immer im Fluss. Es gibt in vielen Bundesländern Leitfäden oder Erlässe, diese werden aber stätig angepasst

Light:Guard hat sich in den letzten Monaten bei allen Landesluftfahrtbehörden/ Immissionsschutzbehörden vorgestellt und bei fast allen Bundesländern Genehmigungsprozesse abgestimmt

Genehmigungsablauf in Deutschland- Bestandsanlagen

Genehmigungsverfahren zur Installation LG Transpondersystem im Rahmen von § 4 BImSchG

Verfahrensstand

A Antrag wurde bereits beschieden, Nachreichung zu BNK ist nicht mehr vorteilhaft für das Verfahren

B § 4 BImschG wird mit BNK Antrag gestellt

Genehmigung von BNK mit Nebenbestimmung zum Nachweis der standortbez. Erfüllung gem. AVV

Installation BNK System im Windpark

Erstellung des Nachweises übre die standortbezogene Erfüllung gem. VV durch benannte Stelle und LG

Einreichung der Unterlage zum Nachweis über standortbezog. Erfüllung gem. AVV
-> Finale Genehmigung des BNK Systems

Inbetriebnahme BNK System im Windpark

Genehmigungsablauf in Deutschland- Bestandsanlagen

Variante 1

1. Antrag/Zustimmung Landesluftfahrtbehörde
2. Änderungsanzeige gem. §15 BImSchG

Beispiel:

Baden-Württemberg (siehe Leitfaden)
Hessen (siehe Leitfaden)
Rheinland-Pfalz (siehe Leitfaden)

Variante 2

1. Änderungsanzeige gem. §15 BImSchG
2. Antrag/Zustimmung Landesluftfahrtbehörde

Beispiel:

Bayern (siehe Stellungnahme)
Berlin/Brandenburg (siehe Leitfaden)
NRW (siehe Erlass)
Mecklenburg-Vorpommern (siehe Leitfaden)
Sachsen-Anhalt (siehe Infoblatt)
Sachsen

Variante 3

1. Änderungsgenehmigung gem. §16 BImSchG

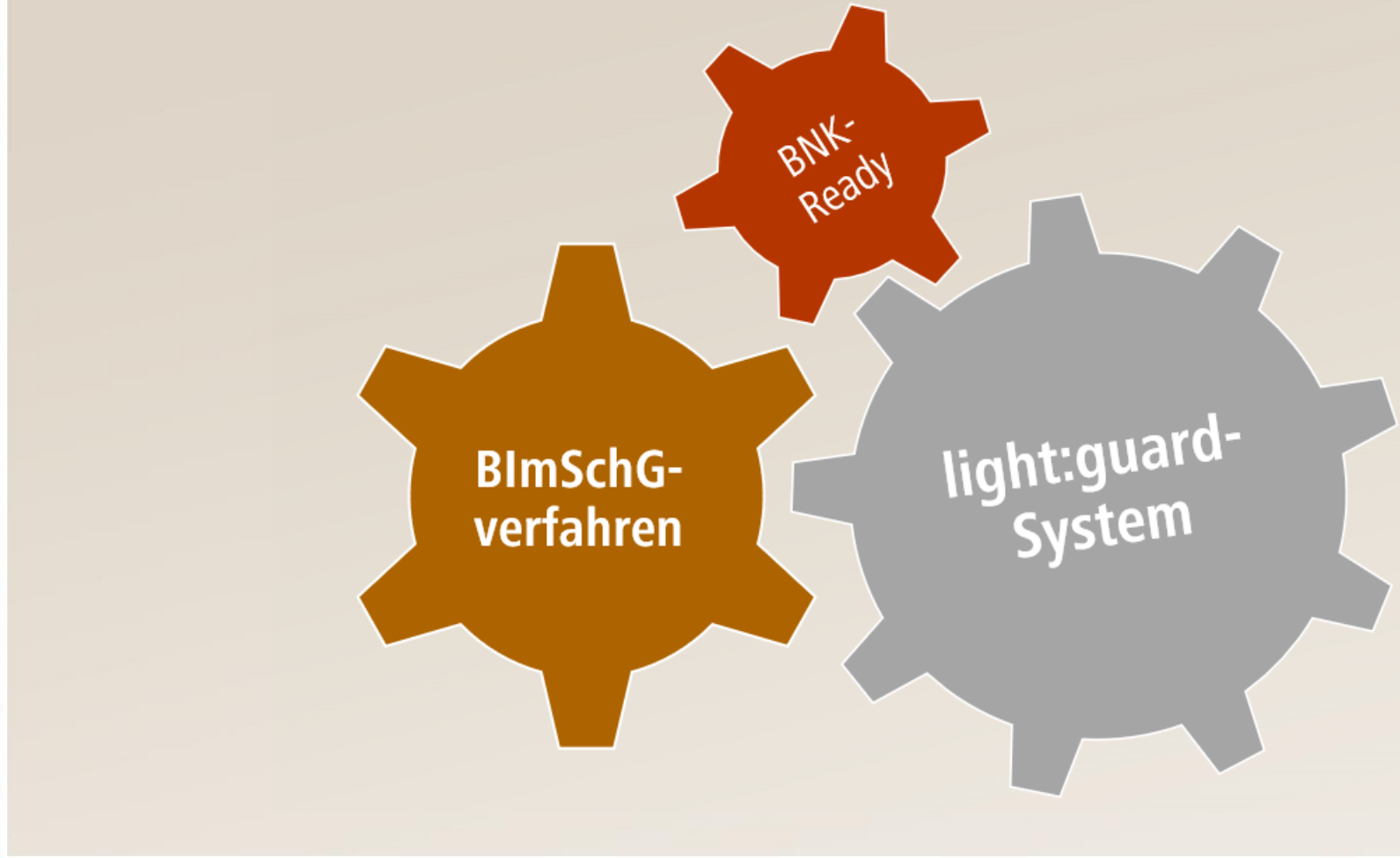
Beispiel:

Schleswig-Holstein (siehe Erlass)
Saarland

Genehmigungsablauf in Deutschland- Bestandsanlagen

- **<u>Wir empfehlen: Prüfung des Neugenehmigungsbescheides zur Errichtung der WEA</u>**
- Grund: Mit Novellierung der AVV 2015 wurde BNK zum Teil bei der Neugenehmigung von WEA bereits berücksichtigt
- in Nebenbestimmung unter Luftfahrt wird BNK bereits erwähnt
  - <u>= keine Immissionsschutzrechtliche Genehmigung erforderlich. Sie können das System verbauen!</u>
- ABER: Luftverkehrsrechtlich muss BNK System noch benannt und auf AVV Konformität geprüft werden!
- Luftfahrtantrag dennoch erforderlich! Freigabe vor Inbetriebnahme trotzdem erforderlich!
- Bitte stimmen Sie sich mit der Immissionsschutzbehörde dazu vorab nochmal ab!

Die 0-Stress-Option



Gerne erstellen wir Ihnen ein individuelles und unverbindliches Angebot.

Kontaktieren Sie uns dafür hier am Stand, per Mail unter bnk@light-guard.com oder rufen Sie uns an unter +49 511 474048-30.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Website www.light-guard.com.

Wir freuen uns auf Sie!

Ihr Team der Light:Guard GmbH

Willkommen zum Dialog.

Light:Guard GmbH
Krendelstr. 32
30916 Isernhagen

Tel.: +49(0)511-474048-0
Fax: +49(0)511-474048-19
E-Mail: info@light-guard.com
www.light-guard.com