

Hinweise der Luftfahrtbehörde des Landes Mecklenburg-Vorpommern zum luftfahrtbehördlichen Verfahren gemäß Anhang 6 Nummer 3 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV Luftfahrthindernisse) vom 24. April 2020 (BAnz AT 30.04.2020 B4) zur Umsetzung der Bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung an Windenergieanlagen

(Stand Juli 2021; Änderungen vorbehalten)

Die Verpflichtung für die Betreiber von Windenergieanlagen zur Installation einer Bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung (BNK) ergibt sich unmittelbar aus § 9 Abs. 8 EEG. Demzufolge ist die flächendeckende Ausstattung mit BNK der vorgeschriebene Regelfall. Hiervon kann nur in begründeten Einzelfällen bei Feststellung der Gefährdung des Luftverkehrs abgesehen werden.

In Anhang 6 der AVV Luftfahrthindernisse sind die Anforderungen an die BNK geregelt. Gemäß Nummer 3 des Anhangs 6 der AVV Luftfahrthindernisse ist vor Inbetriebnahme einer BNK die geplante Installation bei der zuständigen Luftfahrtbehörde unter Vorlage der erforderlichen Unterlagen anzuzeigen.

I. Bestandsanlagen:

Für die nachträgliche Ausstattung bestehender Windenergieanlagen mit einem BNK-System gilt in Mecklenburg-Vorpommern folgendes luftfahrtbehördliches Verfahren:

Der Betreiber der Windenergieanlagen hat mit der Anzeige gemäß Anhang 6 Nummer 3 der AVV Luftfahrthindernisse bei der zuständigen Landesluftfahrtbehörde (hier: Referat 230 im Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V) eine luftverkehrsbehördliche Prüfung zu veranlassen.

Für diese luftfahrtbehördliche Prüfung sind folgende Unterlagen (vorzugsweise per Email an: luftfahrtbehoerde@em.mv-regierung.de) vorzulegen:

1. Benennung des Betreibers der Windenergieanlagen
2. Standortkoordinaten (in WGS84 nach Grad, Minuten u. Sek.) und Bauhöhen der Windenergieanlagen (in m über Grund und über NN) mit Lageplan
3. Veröffentlichungsnummer der Deutschen Flugsicherung (DFS)/ENR-Bezeichnung
4. Aktenzeichen der Landesluftfahrtbehörde (im Genehmigungsbescheid enthalten)
5. Genehmigungsbescheid für die Windenergieanlagen
6. Nachweis der Baumusterprüfung gemäß Anhang 6 Nummer 2 AVV Luftfahrthindernisse durch eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur benannte Stelle¹
7. Nachweis des Herstellers und/oder Anlagenbetreibers oder der Baumusterprüfstelle über die standortbezogene Erfüllung der Anforderungen

a) zu luftverkehrsrechtlichen Belangen:

- Flugplätze und Hubschrauberlandeplätze mit Nachtflugbetrieb,
- Sichtflugverfahren (Platzrunden, Sichtflugstrecken, Pflichtmeldepunkte),
- Ein- und Ausflugkorridore (für Platzrunden und Hubschrauberlandeplätze),
- Sonstige Sichtflugstrecken oder -korridore,
- Nachttiefflugsysteme (NLFS),
- Kontrollierte Lufträume (bspw. Kontrollzonen),
- Public Interest Site (PIS) -Plätze

b) auf Basis nach Anhang 6, Nummer 2 AVV Luftfahrthindernisse

8. Nachweis über die Infrarotkennzeichnung

9. Nachweis Qualitätsmanagement nach ISO 9001 gem. Anhang 6 Nr. 2 AVV Luftfahrthindernisse.

Die Baumusterprüfungen obliegen den Baumusterprüfstellen¹. Die standortbezogene Prüfung (technischer Funktionsnachweis am jeweiligen Standort) soll durch die Baumusterprüfstelle, kann aber auch durch jede andere Stelle (Hersteller/ Betreiber) durchgeführt werden, sofern sie die entsprechenden Kenntnisse besitzt und eine qualifizierte Prüfung (sachverständige luftfahrtbezogene Prüfung) durchführt.

Kann im Vorfeld der Installation kein ausreichender Funktionsnachweis geführt werden (wegen eventueller Besonderheiten des eingesetzten Systems), können im Einzelfall anschließende Befliegungen zur Bedingung gemacht werden, bevor das BNK-System in Betrieb gehen darf.

Nach dem Erhalt des Ergebnisses der luftverkehrsbehördlichen Prüfung hat der Betreiber die beabsichtigte Einrichtung der BNK bei der zuständigen Genehmigungsbehörde anzuzeigen. Den Anzeigeunterlagen ist eine Kopie des Ergebnisses der luftverkehrsbehördlichen Prüfung beizufügen. Ob es einer Änderung des Genehmigungsbescheides bedarf oder einer Anzeige ist Prüfungsgegenstand der zuständigen Genehmigungsbehörde für die Anlage und den Betrieb der Windenergieanlage. Gegebenenfalls kann auch die Anordnung nachträglicher Auflagen zur BNK vorgenommen werden, wenn dies im Genehmigungsbescheid vorbehalten wurde.

Soweit der Betrieb einer BNK im Einzelfall an einem Standort wegen Gefährdung des Luftverkehrs nicht möglich ist, wird das Ergebnis dieser Prüfung den Betreibern schriftlich mit fundierter Begründung mitgeteilt. In diesem Fall bleibt die Dauerbefeuerng der Windenergieanlage bestehen.

II. Neuanlagen:

Bei neu zu errichtenden Windenergieanlagen ist die Installation einer BNK im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu beantragen. Die Beteiligung der Luftfahrtbehörde erfolgt im Rahmen des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens durch die Genehmigungsbehörde als Herrin des Verfahrens. Die Luftfahrtbehörde prüft die

¹ Benannte Stellen für die Baumusterprüfung von BNK-Systemen sind derzeit:
Airsight GmbH, AviaCert GmbH, DFS Aviation Services GmbH

vorzulegenden Unterlagen (gemäß Punkt I.) und entscheidet über die Zulässigkeit der Verwendung eines BNK-Systems.

Sollte die Luftfahrtbehörde feststellen, dass der Betrieb der BNK den Luftverkehr gefährden würde, ordnet sie eine dauerhafte Befeuerung an. Die Anordnung erfolgt im Genehmigungsbescheid.

III. Vorabauskünfte:

Pauschale Vorabauskünfte, ob der Betrieb einer BNK aus luftverkehrsrechtlichen Erwägungen an einem bestimmten Standort möglich oder nicht möglich ist, können nicht erteilt werden; denn die Verpflichtung für den Betreiber von Windenergieanlagen zur Installation einer BNK ergibt sich aus § 9 Abs. 8 EEG und ist demnach der vorgeschriebene Regelfall. Hiervon kann nur in besonderen Einzelfällen bei Feststellung der Gefährdung des Luftverkehrs abgesehen werden. Eine solche Einschätzung bedarf einer fundierten und belastbaren Beurteilung, die nur bei Vorliegen vollständiger Unterlagen möglich ist.