

Bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung

Genehmigungsrechtliche Aspekte

Monika Agatz, FA 63.3 – Anlagenbezogener Immissionsschutz

Folie 1

keine immissionsschutzrechtliche oder luftverkehrsrechtliche Pflicht zum Einsatz einer BNK

- keine nachträglichen Anordnungen für Bestandsanlagen
- keine Forderung im Rahmen von Genehmigungsverfahren für Neuanlagen
 - ↳ kann sich ggf. in fernerer Zukunft ändern, falls Kosten sehr gering werden (vgl. Abschirmung, Sichtweitenmessgerät, Synchronisierung)

Schnittstelle zum Genehmigungs- und Fachrecht

- luftverkehrsrechtliche Zulässigkeit als Voraussetzung für Einsatz der BNK
- genehmigungsrechtliche Umsetzung der BNK

Luftverkehrsrechtliche Zulässigkeit

- Einsatz zertifizierter, anerkannter Systeme
- Einsatz nur außerhalb von Flugplatzbereichen im Luftraum G
 - ↳ vorab bei Luftfahrtbehörde grundsätzliche Einsatzmöglichkeit an Standorten im Umfeld von Flugplätzen erfragen
 - ↳ Öffnung der strikten Formulierung im Entwurf der neuen AVV
- standortspezifische Zustimmung für das konkrete WEA-Projekt

Ablauf standortspezifische Prüfung

- Installation des BNK-Systems
- rein technisches Anerkennungsverfahren bei der DFS
- Durchführung von Flugtests / Funktionstests / Dokumentation
- Abschluss in Form eines „Anerkennungsschreibens“
 - ↳ Umformulierung der Nachweisführung im Entwurf der neuen AVV ohne Flugtests? ohne DFS?

⇒ **Übergang zum rechtlichen Zulassungsverfahren**

Neuanlagen

- Zustimmungserfordernis der Luftfahrtbehörde für Errichtung der WEA als Luftfahrthindernis (§ 12 LuftVG) im Rahmen des BImSchG-Verfahrens
- Zustimmung erfolgt bisher unter Auflage einer dauerhaften Nachtkennzeichnung
- zukünftig: Zustimmung zur im BImSchG-Antrag mitbeantragten BNK

⇒ **Problem: Flugtests/Funktionsnachweis können erst an errichteten WEA mit BNK durchgeführt werden**

Lösungsansatz:

- grundsätzliche Zustimmung zum Einsatz der BNK am beantragten WEA-Projekt
- aufschiebende formulierte Nebenbestimmung:
BNK darf erst nach Vorlage des Anerkennungsschreibens der DFS aktiviert werden
 - ↳ kann entfallen, falls standortspezifische Nachweisführung keine Tests am installierten System mehr erfordert

Bestandsanlagen

- Durchführung der standortspezifischen technischen Prüfung mit Abschluss Anerkennungsschreiben der DFS
 - ↳ oder neu definierter standortspezifischer Nachweis

⇒ **Problem: kein gesetzlich verankertes rechtliches Zulassungs- oder Zustimmungserfordernis für die Änderung der Befeuernng**

↳ Folgeproblem: Wie behebt man Pflicht zur dauerhaften Befeuernng in der Nebenbestimmung der WEA-Genehmigung?

Lösungsansatz:

- Annahme einer Anzeigepflicht nach § 15 BImSchG: Verbesserung der Lichtimmissionen

Vorgehensweise Brandenburg

- Einreichen einer Anzeige nach § 15 BImSchG bei der Genehmigungsbehörde
 - ↳ positive Bescheidung
- WEA-Betreiber holt „Zustimmung“ bei der Luftfahrtbehörde ein
 - ↳ **ein solches Verfahren gibt es rechtlich nicht**
- unklar: Was passiert mit der bestehenden Auflage zur Befeuerng?
 - ↳ Fortbestand: unklare rechtliche Situation
 - ↳ Aufhebung und Neuformulierung durch „Zustimmungsbescheid“ der Luftfahrtbehörde wäre rechtlich fragwürdig wegen fehlender Rechtsgrundlage eines solchen „Zustimmungsbescheides“

vorgeschlagene Vorgehensweise Kreis Borken

- freiwillige Beantragung einer Änderungsgenehmigung nach § 16 Abs. 4 BImSchG
(möglich durch Annahme einer Anzeigepflicht nach § 15 BImSchG)
- Einholen einer Stellungnahme der Luftfahrtbehörde
 - ↳ rechtlich auch ohne formales Zustimmungserfordernis möglich und notwendig, da luftverkehrsrechtliche Belange berührt sind
- Erteilung einer Änderungsgenehmigung
 - ↳ dabei Anpassung der Auflagen zur Nachtkennzeichnung

⇒ **schlankes, standardisiertes und rechtlich „sauberes“ Verfahren**

Radar- / bzw. Antennenanlage als Einzellösung

- Betrieb durch WEA-Betreiber, dient nur seinen WEA
- Montage an WEA / Aufstellung unmittelbar im Windpark des WEA-Betreibers
- Nebenanlage zu den WEA, von Änderungsgenehmigung nach § 16 BImSchG erfasst, Konzentration aller anlagenbezogenen Zulassungen

Radar- / bzw. Antennenanlage als Gemeinschaftslösung oder eigenständige Infrastruktur

- separates eigenständiges Radar-/ Antennensystem für Vielzahl von WEA / Windparks
- Betrieb und Beantragung durch „Infrastrukturbetreiber“
- Antennenmast bis 10 m Höhe baugenehmigungsfrei
- bei mehr als 10 m Höhe: eigenständiges Baugenehmigungsverfahren
↳ Privilegierung im Außenbereich analog Mobilfunk („Raumabdeckung“)
- ggf. Hochfrequenzanlagenanzeige / Standortbescheinigung

Wenn Ihre Projektplanung konkret wird...

...sprechen Sie uns an.