

Update: Informationen zum Verfahrensablauf gem. Anhang 6 Nr. 3 AVV Kennzeichnung (BNK)

Autoren: Peter Rauschenbach, Dr. Peter Sittig-Behm

Am 09.02.2021 und am 19.02.2021 gab es gemeinsame Besprechungen zwischen dem BMVi und den zuständigen Landesluftfahrtbehörden. Inhalt dieser Besprechungen war das Verfahren über die BNK's. Dabei war es das Ziel der oberen Luftfahrtbehörden, dass durch das BMVi ein bundeseinheitliches Verfahren zur Umsetzung der BNK-Pflicht angestrebt und umgesetzt wird. Zu dem *erhofften* bundeseinheitlichen Verfahren kommt es nach derzeitigem Stand wohl nicht.

Vor diesem Hintergrund hat die obere Luftfahrtbehörde des Landes Sachsen-Anhalt ein Verfahren gem. Anhang 6 Nr. 3 AVV Kennzeichnung festgelegt. Danach muss der Antragsteller die beabsichtigte Ausstattung der genehmigten WEA mit einer BNK i.V.m. einer dauerhaft aktivierten Infrarotkennzeichnung bei der zuständigen Immissionsschutzbehörde an. Nach durchgeführter Prüfung stellt die Immissionsschutzbehörde fest, dass für die Nachrüstung einer BNK keine immissionsschutzrechtliche Änderungsgenehmigung erforderlich ist und erteilt hierzu ein sog. „Negativattest“. Gleichzeitig muss die Genehmigungsbehörde über ein separat durchzuführendes Verfahren bei der oberen Luftfahrtbehörde gem. AVV, Anhang 6 Nr. 3 informieren. Die im Rahmen dieses Verfahrens vorzulegenden Unterlagen ergeben sich aus der AVV, Anhang 6. Nach erfolgter Prüfung der oberen Luftfahrtbehörde übersendet diese ihre Entscheidung der zuständigen Immissionsschutzbehörde und unterrichtet die Flugsicherungsorganisation (in den meisten Fällen die DFS) über das Ergebnis der luftverkehrsrechtlichen Zulässigkeit der BNK.

Meldung vom 10.09.2020

Anwenderhinweise für die AVV n.F.

Die Bundesministerien für Verkehr und digitale Infrastruktur (Az.: LF15/6116.4/10) und für Wirtschaft und Energie (Az.: 32901/002#001) haben am 26.08.2020 Hinweise zum Verfahren mit der AVV n.F. bei den zuständigen Landesluftfahrtbehörden herausgegeben.

Grundlage der Verpflichtung zur Installation einer BNK ist unmittelbar § 9 Abs. 8 EEG. Daraus folgt, dass der Einsatz von BNK der vorgeschriebene Regelfall ist. Nur wenn im Einzelfall eine Landesluftfahrtbehörde zu der Einschätzung kommt, dass eine BNK nicht möglich ist, verbleibt es bei der Dauerbefeuerung. In diesem Fall ist die Installation der BNK rechtlich unmöglich und darf unterbleiben. Der Nachweis muss in diesem Fall direkt gegenüber dem zuständigen Netzbetreiber erfolgen.

Die Ministerien machen mit den Hinweisen deutlich, dass wirtschaftliche Erwägungen der Betreiber durch die Landesluftfahrtbehörden nicht berücksichtigt werden dürfen. Über die wirtschaftliche Unzumutbarkeit entscheidet allein die BNetzA gem. § 9 Abs. 8 S. 5 EEG.

„Vorabauskünfte“

Ein Beitrag von: <https://www.prometheus-recht.de>

Direktlink: <https://www.prometheus-recht.de/hinweise-zum-verfahrensablauf-bnk/>

Zuletzt sind einige Betreiber an die zuständigen Luftfahrtbehörden herangetreten um „Vorabauskünfte“ zu bekommen. Mit Blick auf diese Vorabauskünfte machen die Ministerien klar, dass die Luftfahrtbehörden zu diesen pauschalen Vorabauskünften nicht verpflichtet sind. Solche Vorababschätzungen sind demnach auch nicht sinnvoll, da die einzig belastbare Beurteilung, ob der Betrieb einer BNK ggf. aus luftverkehrsrechtlichen Erwägungen zu versagen, nur bei Vorliegen der vollständigen Unterlagen möglich ist.

Fallbeispiele – keine pauschalen Ausschlusskriterien

Insoweit stellen die Ministerien auch klar, dass die Aufzählung in Nummer 3 von möglichen Szenarien, in denen eine Versagung des Betriebs einer BNK im Einzelfall in Betracht kommt, Fallbeispiele sind und keine pauschalen Ausschlusskriterien. Diese Fallbeispiele sollen den Landesluftfahrtbehörden nur als Hinweis dienen. Die Beispiele sind keinesfalls abschließend und auch nicht zwingend.

Insbesondere das Fallbeispiel „im Umkreis von Flugplätzen im Sinne von [§ 14 Abs. 2 S. 2 LuftVG](#), wenn diese für den Nachtflugbetrieb zugelassen sind“ ist nur ein Hinweis. Keinesfalls darf hier eine pauschale Versagung des Betriebs der BNK ausgesprochen werden.

Meldung vom 30.04.2020

Die AVV-Kennzeichnung n.F. wurde heute Donnerstag, 30.4.2020 im Bundesanzeiger veröffentlicht und tritt nach Artikel 2 AVV-Kennzeichnung n.F. am 01.05.2020 in Kraft. Damit herrscht für die Projektierer und Anlagenbetreiber Rechtssicherheit und die Vorgaben können entsprechend umgesetzt werden.

Meldung vom 08.04.2020

Umsetzung AVV-Kennzeichnung verzögert sich

Aufgrund von Verzögerungen bei der Ausfertigung ist die geänderte AVV-Kennzeichnung nicht, wie geplant, im März in Kraft getreten. Nach Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums ist ein neuer Veröffentlichungstermin noch nicht bekannt. Auch die Unterschriften von Bundesverkehrsminister und Bundeskanzlerin fehlen noch. Das Inkrafttreten der Änderungen der AVV Kennzeichnung wird sich somit weiter verzögern.

Dadurch wird auch die luftverkehrsrechtliche Zulassung der Transponderlösung als [bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung](#) (BNK) weiter hinausgeschoben. Dies kann erhebliche Folgen für die Branche haben, denn der [bereits einmal verschobene Termin](#) zur Umsetzung der BNK rückt wiederum näher. Ohne geänderte AVV-Hindernis bleiben zur Erfüllung der BNK-Anforderung weiterhin nur Radarlösungen möglich. Die sind jedoch kostspielig und nicht in jeder Region einsetzbar.

Es ist zu vermuten, dass bei längerer Verzögerung der Umsetzung der geänderten AVV-Kennzeichnung, die Bundesnetzagentur erneut eine Verschiebung des Umsetzungstermins für die BNK in's Auge fassen wird, da mit weiterem Zeitverstreichen eine rechtzeitige Nachrüstung aller Bestandsanlagen immer unwahrscheinlicher wird.

Ein Beitrag von: <https://www.prometheus-recht.de>

Direktlink: <https://www.prometheus-recht.de/hinweise-zum-verfahrensablauf-bnk/>

Daneben sind für die Betreiber von Bestandswindenergieanlagen auf der Grundlage der aktuellen Zulassungssituation auch weiterhin [Ausnahmen von der BNK-Pflicht](#) eine Option.

Meldung vom 04.03.2020

AVV-Kennzeichnung beschlossen

Die AVV-Kennzeichnung wurde am 08.01.2020 vom Bundeskabinett beschlossen. Gegenstand des [Kabinettsbeschlusses vom 04.März 2020](#) ist die AVV in der Fassung, die sich aus dem Änderungsbeschluss des Bundesrates vom 14.02.2020 ergibt. Somit herrscht für die Branche nunmehr die angestrebte Rechtssicherheit und die technische Nachrüstung kann beginnen.

Meldung vom 17.02.2020

Neue AVV-Kennzeichnung kommt

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 14.02.2020 die Neufassung der AVV-Kennzeichnung bestätigt und damit die Grundlage für die bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung gesetzt (wir berichteten [hier](#)). Dabei wurde auf relevante Änderungen der Kabinettsvorlage verzichtet.

Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001

Zur Gewährleistung der dauerhaften Produktsicherheit sind die Hersteller entsprechender BNK-Systeme zukünftig dazu verpflichtet, ein Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001 zu etablieren.

Streichung anderweitiger Empfehlung

Gestrichen wurde dagegen die Empfehlung der Ausschüsse, wonach die Aktivierung von deaktivierten oder defekten Transpondern sichergestellt sein müsse (wir berichteten [hier](#)).

Mit der Zustimmung des Bundesrates zur neuen AVV-Kennzeichnung wurde eine große Hürde zur Einführung der BNK-Technologie und damit zu mehr Akzeptanz in der Bevölkerung genommen. Für die Umsetzung der neuen Technologie bleibt zu hoffen, dass die Bundesnetzagentur die Umrüstungsfristen für die Betreiber von WEA entsprechend anpasst, andernfalls könnte die BNK zu einem wirtschaftlichen Risiko für die Betreiber der WEA werden.

Meldung vom 09.01.2020

Das [Bundeskabinett](#) hat am 8.1.2020 die Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift Kennzeichnung (AVV Kennzeichnung) verabschiedet.

Wesentliche Änderungen:

Ein Beitrag von: <https://www.prometheus-recht.de>

Direktlink: <https://www.prometheus-recht.de/hinweise-zum-verfahrensablauf-bnk/>

Als grundlegende Änderung gegenüber der [AVV Hindernis a.F.](#) geht es im Kern der Novelle darum, dass WEA nachts nur noch im Bedarfsfall blinken sollen. Um Kollisionen mit Luftfahrzeugen weiterhin zu vermeiden, blinkt die Befeuerung nur noch dann, wenn sich ein Luftfahrzeug den WEA nähert. Einer der Hauptgründe für die Novelle ist die Minderung möglicher Beeinträchtigungen für die Bevölkerung und die Umwelt. Damit erwartet die Bundesregierung auch eine weitere Steigerung der Akzeptanz der Windenergie an Land in der Bevölkerung. Einen zentralen Punkt nimmt die Anpassung der technischen Anforderungen in der novellierten AVV Kennzeichnung ein. So sieht der Entwurf vor, dass neben den bisher zugelassenen radarbasierten Systemen zukünftig auch [transponderbasierte Systeme](#) zum Einsatz kommen.

Mit der Novelle der AVV Kennzeichnung passt das Bundeskabinett die geltende Rechtslage den Standards und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation (ICAO) an.

Zusätzlich müssen die Anlagen zukünftig auch mit Infrarotfeuern ausgestattet werden, wenn das für die sichere Durchführung des Luftverkehrs erforderlich ist. Außerdem sieht die neue AVV Kennzeichnung vor, dass die Bundeswehr im Bedarfsfall von außen das System aktivieren kann. Dies soll insbesondere in den Fällen möglich sein, in denen die Bundeswehr Übungsflüge in der Nacht durchführt.

Überdies legt die novellierte AVV Kennzeichnung fest, dass entsprechende BNK-Systeme einer Baumusterprüfung unterzogen werden müssen. Hierfür benennt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ([BMVi](#)) eine entsprechende Stelle. Neuinstallationen von BNK-Systemen, die bereits eine Annerkennung nach der [AVV a.F.](#) haben, sind noch fünf Jahre ab Inkrafttreten der AVV n.F. zulässig. Insoweit hat der Gesetzgeber hier im Sinne der Branche eine großzügige Übergangsfrist gesetzt.

Die verbauten Systeme sind nach der AVV Hindernis n.F. in regelmäßigen Abständen zu warten. Zudem enthält die Novelle das Erfordernis der Zertifizierung der Systemhersteller gemäß [ISO DIN 9100](#).

Ausblick:

Die verabschiedete Fassung muss noch in den Bundesrat. Im Sinne der Rechtssicherheit für die Branche hoffen wir auf positive Beratungen am 14.02.2020.