

# Bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung

## Genehmigungsrechtliche Aspekte

Webinar „BNK in Sicht“ der Fachagentur Windenergie an Land am 05.06.20

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 Zukunft ändern, falls Kosten sehr gering werden und dies bekannt ist (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 (Baumusterprüfung)
- standortspezifische Prüfung und Zustimmung für das konkrete WEA-Projekt
- keine Festlegung von generellen Ausschlussbereichen in der AVV
  - ↳ Luftfahrtbehörde kann Zustimmung verweigern, wenn dies für die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist

⇒ **Frage: Wie erfährt der Anlagenbetreiber vorab, ob am konkreten Standort eine BNK luftfahrtrechtlich unzulässig ist?**

⇒ **Problem: entweder teure Projektplanung mit Risiko der späteren Mitteilung über Unzulässigkeit oder zwei gestaffelte formale Zulassungsverfahren**

## Lösungsansätze:

- Idee für NRW: generelle Bestimmung der unzulässigen Bereiche und Einstellung dieser Flächen in den EnergieatlasNRW
  - ↳ kann dies auch als Nachweis gegenüber der BNetzA gelten?
- ansonsten bleibt nur formlose Anfrage vorab bei der Luftfahrtbehörde
  - ↳ dann Problem des formalen Nachweises gegenüber BNetzA

## 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

⇒ **Frage: Kann der abschließende Funktionsnachweis ggf. erst an der errichteten WEA mit BNK durchgeführt werden?**

## Lösungsansatz:

- grundsätzliche Zustimmung zum Einsatz des konkreten BNK-Systems am beantragten WEA-Projekt
- aufschiebend formulierte Nebenbestimmung:  
BNK darf erst nach Vorlage bestimmter Funktionsnachweise aktiviert werden, bis dahin Dauerbefeuerung  
↳ kann entfallen, falls standortspezifische Nachweisführung keine Tests am installierten System erfordert

## Bestandsanlagen

- Durchführung der standortspezifischen technischen Prüfung am installierten System  
↳ Funktionsnachweis kann vollständig durchgeführt werden

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

⇒ **Folgeprobleme:** Wie kann die Luftfahrtbehörde formal in den Prozess eingebunden werden?  
Wie behebt man die Pflicht zur dauerhaften Befeuerung in der Nebenbestimmung der WEA-Genehmigung?

## Lösungsansatz:

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

## Vorgehensweise Brandenburg (Erlass)

- Einreichen einer Anzeige nach § 15 BImSchG bei der Genehmigungsbehörde
  - ↳ positive Bescheidung, d.h. keine Genehmigungspflicht nach BImSchG
- WEA-Betreiber holt „Zustimmung“ bei der Luftfahrtbehörde ein
  - ↳ ein solches Verfahren gibt es rechtlich nicht
  - ↳ „Anzeige“ der BNK bei der Luftfahrtbehörde wird nur in nicht außenrechtswirksamer AVV genannt
- unklar: Was passiert mit der bestehenden Auflage zur Dauerbefeuerung?
  - ↳ Fortbestand: unklare rechtliche Situation
  - ↳ Aufhebung und Neuformulierung durch „Zustimmungsbescheid“ der Luftfahrtbehörde wäre rechtlich fragwürdig wegen fehlender Rechtsgrundlage eines solchen „Zustimmungsbescheides“

## NRW (formlose Gespräche auf Vollzugsebene)

- Luftfahrtbehörden und Anlagenbetreiber sprechen sich für ein durch die Immissionsschutzbehörde geführtes „Trägerverfahren“ aus
- Anzeigeverfahren nach § 15 BImSchG erfüllt diese Funktion nicht
  - ↳ keine Konzentrationswirkung, daher keine Entscheidung über luftverkehrliche Belange
  - ↳ keine Fachbehördenbeteiligung, daher keine Einbindung der Luftfahrtbehörde
  - ↳ keine Möglichkeit der Änderung von Nebenbestimmungen

⇒ **Schreiben des BMVI an Landesluftfahrtbehörden und BWE in Hinsicht auf die Möglichkeit, die BNK über Anzeigeverfahren zu regeln, ist unzutreffend!**

## Trägerverfahren Variante 1: Änderungsgenehmigung nach § 16 BImSchG

- 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**

### Befürchtung der Anlagenbetreiber:

Behörden könnten Änderungsgenehmigungsverfahren nach § 16 BImSchG als Anlass zur erneuten Prüfung anderer Aspekte „nutzen“

## Trägerverfahren Variante 2: Austausch der Mittel

- Anlagenbetreiber stellt Antrag auf Erfüllung der Nachtkennzeichnungspflicht durch ein anderes, gleichwertiges Mittel bei BImSchG-Genehmigungsbehörde
- BImSchG-Behörde prüft „Gleichwertigkeit“
  - ↳ holt hierzu die Stellungnahme der Luftfahrtbehörde ein
- Gewährung des Austausches der Mittel durch Änderung der Nebenbestimmungen
- Analogie zu § 21 OBG, Stützung auch auf § 49 VwVfG i.V.m. § 12 BImSchG

⇒ **Vorteil: keine Möglichkeit, Prüfung über BNK hinaus auszudehnen**

⇒ **Nachteil: Praxishandhabung, Rechtsgrundlage ist umstritten**

## **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 (26. BImSchV / ggf. Baugenehmigung)
- eindeutige Privilegierung als Bestandteil der WEA

## **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 in NRW baugenehmigungsfrei
- bei mehr als 10 m Höhe: eigenständiges Baugenehmigungsverfahren
  - ↳ Privilegierung im Außenbereich analog Mobilfunk („Raumabdeckung“)
  - ↳ OVG Schleswig 1 MB 24/19: mitgezogene Privilegierung nach § 35 Abs. 1 Nr. 5 BauGB (allerdings fraglich bei Lage außerhalb einer wirksamen Konzentrationszonenplanung)
- ggf. Hochfrequenzanlagenanzeige / Standortbescheinigung



Monika Agatz, FA 63.3 – Anlagenbezogener Immissionsschutz

Folie 11