

## **Verfahrensablauf und Antragsunterlagen für eine geplante Inbetriebnahme einer BNK**

Im Folgenden wird die Vorgehensweise zur Anwendung des Anhangs 6 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV) vom 24. April 2020 für die Beantragung der Installation von Systemen zur Bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung (BNK) dargestellt. Dabei wird für Bestands- und Neuanlagen wie folgt differenziert:

### **Bestandsanlagen**

Bei einer Nachrüstung mit einer BNK ist die Landesluftfahrtbehörde – hier Dezernat 22 – für die Durchführung des Antragsverfahrens federführend zuständig. Für die Prüfung auf der Grundlage des § 12 Absatz 2 Satz 4 LuftVG, ob dem Antrag auf Betrieb der BNK entsprochen werden kann, sind folgende Unterlagen vorzulegen:

1. genaue aktuelle Standortkoordinaten im Format (WGS 84 in Grad, Minuten und Sekunden),
2. Veröffentlichungsnummer der DFS (ENR-Bezeichnung),
3. Aktenzeichen der LLB (soweit bekannt – evtl. im Genehmigungsbescheid enthalten),
4. Aktenzeichen des Genehmigungsbescheides,
5. Nachweis der Baumusterprüfung gemäß Anhang 6 Nummer 2 (AVV) durch eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur benannte Stelle<sup>1</sup>,
6. Nachweis des Herstellers und/oder Anlagenbetreibers über die standortbezogene Erfüllung der Anforderungen
  - zu luftverkehrsrechtlichen Belangen auf Grundlage des Luftfahrthandbuches AIP:
    - 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),sowie Public Interest Site (PIS) – Plätze.
  - sowie auf Basis nach Anhang 6, Nummer 2 (AVV).

Die BNK ist gemäß Anhang 6, 1. Allgemeine Anforderungen mit einer dauerhaften Infrarotkennzeichnung auszustatten und ebenfalls im standortbezogenen Nachweis aufzunehmen.

7. Nachweis Qualitätsmanagement nach ISO 9001 gemäß Anhang 6 Nummer 2 (AVV).

Das Ergebnis der Prüfung wird den Betreibern schriftlich und bei Versagung mit fundierter Begründung mitgeteilt werden. Letzteres gilt für den Fall, dass der beantragte Betrieb einer BNK im Einzelfall an einem Standort wegen Gefährdung des Luftverkehrs nicht möglich ist. In diesem Fall bleibt die Dauerbefeuerung der Anlage bestehen.

---

<sup>1</sup> Benannte Stellen für die Baumusterprüfung von BNK-Systemen:  
Fa. Airsight GmbH, Fa. AviaCert GmbH, DFS Aviation Services GmbH

Nach Erhalt der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung hat der Betreiber selbstständig die beabsichtigte Einrichtung der BNK bei der zuständigen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsbehörde gemäß § 15 BImSchG anzuzeigen.

### **Vorabauskunft**

Pauschale Vorabauskünfte, ob der Betrieb einer BNK ggfs. aus luftverkehrsrechtlichen Erwägungen zu versagen ist, werden nicht erteilt. Denn die Verpflichtung für den Betreiber von Windenergieanlagen zur Installation einer BNK ergibt sich unmittelbar aus § 9 Abs. 8 EEG. Demnach ist der flächendeckende Einsatz von BNK der vorgeschriebene Regelfall. Hiervon kann nur in besonderen Einzelfällen bei Feststellung der Gefährdung des Luftverkehrs abgesehen werden. Eine solche Einschätzung bedarf jedoch einer fundierten und belastbaren Beurteilung, die nur bei Vorliegen vollständiger Planungsunterlagen möglich ist.

### **Neuanlagen**

Die Errichtung und der Betrieb einer Neuanlage bedarf einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung. Insoweit sind hierfür die für den Vollzug des BImSchG zuständigen Behörden Herrin des Verfahrens und die Installation einer BNK im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens zu beantragen. Hierbei sind zusätzlich zum „Formular 19/2: Windenergieanlagen, benötigte Daten zur luftrechtlichen Prüfung von Hindernissen“ die unter dem Punkt „Bestandsanlagen“ aufgeführten Unterlagen 5. bis 7. für eine BNK vorzulegen.