



Fragen zur Kennzeichnungspflicht für die Flugsicherung



Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) nimmt u. a. die Aufgaben der Luftfahrtbehörde wahr.

Sie ist auch zuständig für die Zustimmung zu Baugenehmigungen, sonstigen erforderlichen Genehmigungen oder die luftrechtliche Genehmigung bei der Errichtung von Bauwerken, Anlagen und Geräten sowie bei Bäumen außerhalb der Bauschutzbereiche (u. a. § 14 Abs. 1 LuftVG hinsichtlich WKA)

Die NLStBV ist ferner zuständig für die Genehmigung und die Überwachung von etwa 150 Flugplätzen in Niedersachsen. Dazu gehören Sonder- und Verkehrslandeplätze, Segelfluggelände und Hubschrauberlandeplätze.



Nach § 14 Abs. 1 LuftVG bedarf die Erteilung einer Baugenehmigung für ein Bauwerk, welches eine Höhe von 100m über Grund überschreitet, der Zustimmung durch die Luftfahrtbehörde, also durch die NLStBV.

WEA erreichen heute regelmäßig eine Höhe von mehr als 100m, nämlich bis zu 250m über Grund, und deshalb die Errichtung der Zustimmung durch die NLStBV.

Die Zustimmung kann davon abhängig gemacht werden, dass die Baugenehmigung unter **Auflagen** erteilt wird.



WEA stellen aufgrund Ihrer Höhe ein Luftfahrthindernis dar und benötigen neben einer Veröffentlichung als Hindernis auf den Luftfahrtskarten ICAO, zusätzlich der **Kennzeichnung** als Luftfahrthindernis.

Wie WEA zu kennzeichnen sind, wird international durch Anhang 14 der Konvention der Int. Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) geregelt. Dieser Anhang befasst sich mit den Flugplätzen und den Luftfahrthindernissen.

Hinsichtlich der Rotorblätter ist in Kapitel 6 des Anhangs 14 Folgendes geregelt:

*„**The rotor blades, nacelle and the upper 2/3 of the supporting mast of wind turbines should be painted white, unless otherwise indicated by an aeronautical study.**“*

Es handelt sich hierbei um Standards und Empfehlungen, die durch die Mitgliedsstaaten in nationales Recht umgesetzt werden müssen.

Der Gesetzgeber in Deutschland hat dies durch den Erlass der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen“ in nationales Recht umgesetzt.



Die Tagesmarkierung der Rotorblätter muss nach Ziffer 14.1 AVV durch drei Farbstreifen erfolgen:

Außen beginnend mit sechs Meter orange – sechs Meter weiß – sechs Meter orange oder

Außen beginnend mit sechs Meter rot – sechs Meter weiß oder grau – sechs Meter rot.

Dabei sind nach Ziffer 4.1 AVV die Kennzeichnungsfarben grundsätzlich verkehrsweiß (RAL 9016) i. V. m. verkehrsorange oder

Grauweiß (9002), achatgrau (7038) oder lichtgrau (RAL 7035), jeweils i. V. m. verkehrsrot (RAL 3020).

Aus der Formulierung *grundsätzlich* und der abschließenden Aufzählung der Kennzeichnungsfarben folgt, dass eine schwarze Markierung, auch nur eines Rotorblattes, nicht zulässig ist.



Quelle: Thomas Schüttoff, Flugbetriebsinspektor, NLStBV



Fraglich ist, ob – ausnahmsweise – eine Abweichung von der AVV zugelassen werden kann.

Ziffer 24 AVV bestimmt, dass Abweichungen von der AVV möglich sind, wenn eine Einhaltung der Bestimmungen dieser Verwaltungsvorschrift im Einzelfall nicht möglich ist. Dabei kann die Luftfahrtbehörde im eigenen Ermessen die Zustimmung zu einer Abweichung erteilen.

Im Zuge der Ermessensausübung sind die jeweiligen Interessen, gegeneinander abzuwägen, wobei die Sicherheit des Luftverkehrs gewahrt werden muss.

Der Antragsteller hat aber keinen Anspruch auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung, sondern nur auf fehlerfreie Ermessensausübung.



Die NLStBV ist grundsätzlich bereit, das Vorhaben zu unterstützen und stellt die Erteilung einer Ausnahme von der AVV im Einzelfall in Aussicht, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt werden, z. B

- **Einzelfallbezogene** Ausnahmegenehmigung, kein flächendenkender Einsatz (dazu wäre Änderung AVV erforderlich), d. h. einzelne WEA oder einzelner Windpark
- Die **Entfernung zu Flugplätzen** (Landeplätze, Flughäfen, Segelfluggelände usw.) soll **mindestens 10km** betragen
- Die Windparks müssen **außerhalb von Kontrollzonen** liegen
- Befindet sich in der Nähe (Umkreis von 10km) ein **militärischer Flugplatz**, muss das **Luftfahrtamt der Bundeswehr** dem Vorhaben ebenfalls zustimmen (vgl. Ziffer 24 AVV)
- Die jeweils zuständige Genehmigungsbehörde (in Niedersachsen: Landkreise, kreisfreie Städte, große selbstständige Städte) ist zu beteiligen und über die Änderung zu unterrichten



Vorgehen:

- Rechtzeitige Antragstellung, spätestens drei Monate vor geplanter Markierung des Rotorblattes.
- Dazu sind Koordinaten erforderlich, Angabe der Höhen über Grund und ein Lageplan.

Es folgt dann eine Prüfung, ob flugbetriebliche Belange dem Vorhaben entgegenstehen könnten.

Die Abweichung von der AVV wird im Einzelfall zugelassen, anschließend erfolgt die Benachrichtigung des BMVI über die erteilte Ausnahmegenehmigung.

Kosten: Gebühren werden seitens der Luftfahrtbehörde nicht erhoben.

Bearbeitungszeit: etwa 1-3 Monate, sofern alle Unterlagen vollständig sind.



Diese Präsentation wurde erstellt von:

Philip Berger

Verwaltungsfachwirt

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Dezernat 42 Luftverkehr

Göttinger Chaussee 76A

30453 Hannover

E-Mail: Philip.Berger@nlstbv.niedersachsen.de

Tel.: 0511/3034-2501

Fax: 0511/3034-2099