

10.7 Beschreibung Bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung (BNK)

Aufgrund der Höhe der geplanten Windenergieanlagen von über 100 Metern ist aus Gründen der Luftverkehrssicherheit gemäß ‚Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen‘ (AVV 2020) eine Hinderniskennzeichnung an der Anlage erforderlich. Neben roten Streifen an Turm und Rotorblättern ist auch eine Beleuchtung in der Nacht zu installieren. Um die Lichtemissionen bei Nacht zu reduzieren und den gesetzlichen Anforderungen gemäß § 9 Abs. 8 EEG gerecht zu werden, wird eine sogenannte Bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung (BNK) eingesetzt, sofern keine Belange der im Prüfverfahren beteiligten Fachstellen wie dem LBM entgegenstehen bzw. sich der Projektstandort nicht in einem Gebiet befindet, in dem eine BNK grundsätzlich unzulässig ist.

Die BNK sendet dauerhaft Signale zur Unterdrückung der nächtlichen roten Leuchtfeuersignale (Nachtkennzeichnung), wenn sich kein relevantes Luftfahrzeug im definierten Wirkungsraum befindet. Dabei gilt das sogenannte ‚Failsafe-Prinzip (Ausfallsicheres-Prinzip)‘: Kommt es aus einem Grund zu einer Störung des BNK-Systems, entfällt auch das Signal zur Unterdrückung und die Nachtkennzeichnung wird automatisch aktiv. Das System sorgt dafür, dass die nächtlichen roten Leuchtfeuer nur dann eingeschaltet werden, wenn sich ein relevantes Flugobjekt nähert. Die Anzeige inklusive der typen- und standortspezifischen Unterlagen gemäß Anhang 6 AVV wird vor Inbetriebnahme des BNK-Systems gemäß 1.2) ‚Verfahrensablauf für die Inbetriebnahme der Bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung‘ (LBM Außenstelle Flughafen Hahn SGD Nord, Juni 2021) erfolgen. Dazu zählen insbesondere die Baumusterprüfung, sowie die standortspezifische Anerkennung, die Konformitätserklärung des Herstellers, und der Nachweis des Qualitätsmanagementsystems nach ISO 9001.