

# **Allgemeine Verwaltungsvorschrift**

der Bundesregierung

---

## **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrt- hindernissen**

### **A. Problem und Ziel**

Mit der vorliegenden allgemeinen Verwaltungsvorschrift wird einem aktuellen Änderungsbedarf Rechnung getragen. Diesem Bedarf sollte ursprünglich im Zusammenhang mit dem Erlass weiterer allgemeiner Verwaltungsvorschriften entsprochen werden, welche die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bereich der Flugplatzgenehmigung erlassenen Richtlinien durch die nach der Erkenntnis des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE 100, S. 249) gebotenen, mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassenden allgemeinen Verwaltungsvorschriften der Bundesregierung ablösen und gleichzeitig die gebotene innerstaatliche Umsetzung des einschlägigen Rechts der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) fortschreiben.

Da nunmehr jedoch erwogen wird, das auf die Flugplatzgenehmigung bezogene ICAO-Recht in einem Rechtsakt in einer umfassenden Weise in innerstaatliches Recht zu überführen, was noch einige Zeit der Ausarbeitung in Anspruch nehmen wird, ist dem aktuellen Änderungsbedarf im Bereich der Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen durch einen gesonderten Änderungsakt Rechnung zu tragen. Dieser ergibt sich daraus, dass die Produktion der Kegelmarker eingestellt wurde und daher eine Alternative zur Tageskennzeichnung von seilförmigen Hindernissen erforderlich ist. Außerdem gilt es im Interesse der Akzeptanz der Nutzung der Windenergie in Deutschland die die Anwohner störenden Lichtemissionen durch eine sichtweitenabhängige Regelung der Markierungsfeuer zu vermindern. Zudem sind neben den Rundstrahlfeuern auch so genannte Teilfeuer vorzusehen, die vor allem wegen ihrer einfacheren Wartung bevorzugt für Windenergieanlagen eingesetzt werden. Da verstärkt in Küstengebieten Windenergieanlagen geplant werden, muss gesteigert dem Grundsatz Rechnung getragen werden, dass die Markierung von Luftfahrthindernissen im Meeresbereich sich nicht negativ auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeschiffsverkehrs auswirkt. Verfahrensmäßig soll dies durch die Einbeziehung der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsbehörden bei der Kennzeichnung der Anlagen sichergestellt werden. Im Interesse der Verwaltungsvereinfachung wird das so genannte Zertifizierungsverfahren von Feuern abgeschafft und durch den

bloßen Nachweis der Vereinbarkeit ersetzt. Daneben werden rechtsförmlich gebotene Anpassungen vorgenommen.

## **B. Lösung**

Erlass einer allgemeinen Verwaltungsvorschrift, mit der die einschlägige Allgemeine Verwaltungsvorschrift den praktischen Erfordernissen angepasst wird.

## **C. Alternativen**

Keine.

Ein Abwarten auf eine umfassende Umsetzung des ICAO-Rechts wäre nicht vertretbar, zumal der Bereich der Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen noch nicht hinreichend in diesem Recht geregelt ist und daher die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen selbst dann fortbestehen wird, wenn es gelänge, die meisten der anderen den Bereich der Flugplatzgenehmigung betreffenden Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch einen einheitlichen Rechtsetzungsakt abzulösen.

## **D. Kosten**

Weder Bund und Länder noch Gemeinden werden mit Kosten belastet, die über die Kosten des Vollzugs des Luftverkehrsgesetzes nach der bestehenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift hinausgehen.

Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau sind nicht zu erwarten; weitere Kosten sind nicht ersichtlich.

Kosten für den Nachweis der Vereinbarkeit fallen aufgrund des heutigen Verfahrens schon für die Zertifizierung an.

**Bundesrat**

**Drucksache 918/06**

**20.12.06**

**Vk - In - U**

**Allgemeine  
Verwaltungsvorschrift**  
der Bundesregierung

---

**Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen  
Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrt-  
hindernissen**

Bundesrepublik Deutschland  
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 20. Dezember 2006

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Dr. Harald Ringstorff

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen  
Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 85 Absatz 2 des  
Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel



**Allgemeine Verwaltungsvorschrift  
zur  
Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von  
Luftfahrthindernissen**

**Vom ...**

Auf Grund des Artikels 85 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes wird folgende allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

**Artikel 1**

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 2. September 2004 (BAnz. S. 19 937) wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 1.1 Satz 3 wird die Angabe „Ausgabe 3, Juli 1999“ durch die Angabe „Ausgabe 4, Juli 2004“ ersetzt.

2. Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 2a angefügt:

„2a Abbildungen

Die Abbildungen im Anhang 5 geben den Inhalt der Teile 1 bis 5 dieser allgemeinen Verwaltungsvorschrift in verkürzter Form wieder. Eine Auslegung der Abbildungen ist nur unter Zuhilfenahme der jeweiligen Textteile zulässig.“

3 Nummer 3.3 wird wie folgt gefasst:

„3.3

Bei Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen im Küstengebiet und den anschließenden inneren Gewässern sowie in der Ausschließlichen Wirtschaftszone ist sicherzustellen, dass die Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, insbesondere Störungen von Schifffahrtszeichen vermieden wird.“

4. In Nummer 5.4 wird der letzten Satz gestrichen.

5. Nach Nummer 5.4 wird folgende Nummer 5.5 angefügt:

„5.5

Alternativ zu den Kegelmarkern ist die Verwendung von Kugelmarkern mit einem Durchmesser von 0,6 m, die paarweise (orange oder orange/weiß Mittenabstand von 1,2 m) in einem Abstand von max. 30 m angebracht werden, zulässig.“

6. In Nummer 6.1 Satz 3 werden die Angaben „von  $50 \pm 2$  Lux“ durch die Angaben „von 50 bis 150 Lux“ ersetzt.
7. In Nummer 6.1 Satz 4 werden die Angaben „DIN V/ENV (Europäische Vornorm) 50234 und IEC 61824 (Vornorm)“ durch die Angaben „den gültigen Normen und Richtlinien“ ersetzt.
8. In Nummer 6.5 wird folgender Satz angefügt:

„Störungen der Feuer, die nicht sofort behoben werden können, sind der NOTAM-Zentrale unverzüglich telefonisch bekannt zu geben. Der Ausfall der Kennzeichnung ist so schnell wie möglich zu beheben. Sobald die Störung behoben ist, ist die NOTAM-Zentrale unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen. Ist eine Behebung innerhalb von zwei Wochen nicht möglich, so ist die NOTAM-Zentrale nach zwei Wochen erneut zu informieren.“
9. In Nummer 8.1 Satz 4 werden die Angaben „von  $50 \pm 2$  Lux“ durch die Angaben „von 50 bis 150 Lux“ ersetzt.
10. In Nummer 9.1 Satz 1 werden nach dem Wort „Rundstrahl-Festfeuer“ die Wörter „oder Teilfeuer“ und vor dem Wort „Strahlbereich“ das Wort „vertikalen“ eingefügt.
11. In Nummer 9.1 Satz 2 werden die Wörter „IEC (International Electrical Commission)“ durch die Wörter „den gültigen Normen und Richtlinien“ ersetzt.
12. In Nummer 9.2 Satz 3 werden vor dem Wort „sichtbar“ die Wörter „mit der Mindestlichtstärke von 10 cd“ eingefügt.
13. In Nummer 10.1 Satz 3 werden die Wörter „DIN V/ENV (Europäische Vornorm) 50234 und IEC 61824 (Vornorm)“ durch die Wörter „den gültigen Normen und Richtlinien“ ersetzt.
14. Der letzte Satz der Nummer 16.2 wird wie folgt gefasst:

„Bei Stillstand des Rotors oder Drehzahlen unterhalb 50 % der niedrigsten Nenndrehzahl sind alle Spitzen zu beleuchten.“
15. In Nummer 17.4 Satz 1 werden nach dem Wort „Gefahrenfeuer“ die Wörter „und der Feuer W, rot“ eingefügt.
16. Abschnitt 4 erhält die Bezeichnung „Kennzeichnung von Anlagen im Meeresbereich“
17. Die Nummer 18 wird wie folgt gefasst:

„18 Anwendungsbereich

Die nachfolgenden Vorschriften für Tages- und Nachtkennzeichnung finden auf Windenergieanlagen und andere Anlagen im Küstenmeer, den anschließenden inneren Gewässern sowie in der Ausschließlichen Wirtschaftszone Anwendung.

18. Nummer 19.1 wird wie folgt geändert:

a) Das Wort „Offshore-Anlagen“ wird durch die Wörter „Windenergieanlagen und andere Anlagen“ ersetzt.

b) Es wird folgender Satz angefügt:

„Bei der Verwendung von weiß blitzenden Feuern gemäß Nummer 6 ist sicherzustellen, dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, insbesondere eine Verwechslung mit Schifffahrtszeichen, ausgeschlossen ist.“

19. Nummer 19.2 wird wie folgt geändert:

Die Wörter „Offshore-Anlagen“ und „Offshore-Windparks“ werden jeweils durch die Wörter „Windenergieparks und andere Anlagen“ ersetzt.

20. Nummer 20.2 wird wie folgt gefasst:

„Die Schaltzeiten aller Luftfahrthindernisfeuer sowie die Blinkfolge (Kennung) innerhalb von Windenergieanlagen-Blöcken werden mit den Schifffahrtszeichen abgestimmt (synchronisiert oder zumindest harmonisiert). Dabei ist zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs das Regelwerk der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für die Gestaltung, Kennzeichnung und Betrieb von Windparks im Meeresbereich zu beachten.“

21. In Nummer 23 werden nach dem Wort „GmbH“ die Wörter „und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes“ eingefügt.

22. In Nummer 23.1 werden die Wörter „Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)“ durch die Wörter „Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)“ ersetzt.

23. Nach Nr. 23.2 wird folgende Nummer 23.3 angefügt:

„23.3

Soweit Luftfahrthindernisse nach Nr. 3.3 oder Windenergieanlagen nach Nr. 18 errichtet werden, ist die Entscheidung über die Kennzeichnung aufgrund einer gutachterlichen Stellungnahme der für die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gemäß § 31 Bundeswasserstraßengesetz und § 3 Abs. 1 Seeaufgabengesetz zuständigen Stelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu treffen. Von den Anforderungen dieser Stellungnahme kann die zuständige Landesluftfahrtbehörde nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung abweichen.“

24. Nummer 24 erhält folgende Fassung

„24 Eignung der Feuer

Die Feuer haben den Anforderungen dieser allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu entsprechen. Dies hat sich die Genehmigungsbehörde erforderlichen Falles aufgrund einer Beurteilung durch eine fachkundige Stelle nachweisen zu lassen.“

25. In Nummer 25 wird die Angabe „BMVBW“ durch die Angabe „BMVBS“ ersetzt.

26. Die Nummer 26 erhält folgende Fassung:

„26 Ausnahmegenehmigung

Von den Bestimmungen dieser allgemeinen Verwaltungsvorschrift kann eine Landesluftfahrtbehörde nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgrund ausreichender Begründung abweichen. Im Falle eines Militärflugplatzes entscheidet das Bundesministerium der Verteidigung oder eine von ihm benannte Stelle über die Abweichung von den Bestimmungen dieser allgemeinen Verwaltungsvorschrift.“

27. In Nummer 27 wird folgender Satz angefügt:

„Gleichzeitig werden die in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL I-15/00 und NfL I 97/03) veröffentlichten Richtlinien für die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 22. Dezember 1999 sowie die Mitteilung über Feuer W, rot vom 21. Januar 2003 aufgehoben.“

28. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift wird die Zahl „I“ durch die Zahl „1“ ersetzt.

b) Der 1. Absatz wird wie folgt geändert:

aa) Es wird folgender Satz 1 eingefügt:

„Hindernisfeuer sind Rundstrahlfeuer mit einem horizontalen Abstrahlwinkel von 360° oder Teilfeuer mit einem horizontalen Abstrahlwinkel von < 360°.“

bb) Im neuen Satz 3 wird die Angabe „IEC“ durch die Wörter „den gültigen Normen und Richtlinien“ ersetzt.

c) Nach dem 3. Absatz wird folgender 4. Absatz eingefügt:

„Zusatzbedingung für Teilfeuer:

Zur Kennzeichnung einer Ebene mit Teilfeuer muss die Anzahl der anzubringenden Feuer so gewählt werden, dass die Forderungen nach Nummer 9.2 erfüllt bleiben.



Beispiel:

Eine Windenergieanlage, als schlankes Hindernis, muss mit mindestens vier Teilfeuern mit einem horizontalen Abstrahlwinkel von  $\geq 180^\circ$  befeuert werden, da aus jeder Richtung zwei Feuer mit einer Mindestlichtstärke von 10 cd gesehen werden müssen. Bei Verwendung von Teilfeuern mit einem horizontalen Abstrahlwinkel  $< 180^\circ$  ist die Anzahl entsprechend anzupassen.“

## Artikel 2

Diese Verwaltungsvorschrift tritt am Tage nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Die Bundeskanzlerin

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

## **Begründung**

### **Allgemeiner Teil**

Mit dem Erlass der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (BAnz. vom 7.9.2004, Nr. 168, S. 19 937) ist die Politik eingeleitet worden, aufgrund der geänderten Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, die zu den Leitlinien nach § 7 Abs. 2a des Atomgesetzes (BVerfGE 100, S. 249) ergangen ist, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlassenen Richtlinien im Bereich der Flugplatzgenehmigung schrittweise, entsprechend den praktischen Bedürfnissen, durch an die Landesluftfahrtbehörden adressierte allgemeine Verwaltungsvorschriften der Bundesregierung zu ersetzen, die mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen sind. Mit diesen allgemeinen Verwaltungsvorschriften werden die international verbindlichen Richtlinien und, soweit vertretbar und geboten, die Empfehlungen gemäß ICAO-Anhang 14, die sich auf die Flugplatzgenehmigung beziehen, wirkungsvoller innerstaatlich umgesetzt. Letztlich soll dadurch ein bundesweit einheitlicher Verwaltungsvollzug hinsichtlich der in dieser Verwaltungsvorschrift konkretisierten Belange sichergestellt werden. Die Erfahrungen mit dieser Allgemeinen Verwaltungsvorschrift sind generell positiv. Durch diese Verwaltungsvorschrift ist es gelungen, eine einheitliche Regelung für die Kennzeichnung von Windenergieanlagen zu schaffen, die international auf hohe Anerkennung stößt.

Die vorliegende Änderung trägt einem aktuellen Änderungsbedarf Rechnung, dessen Befriedigung im Interesse der Akzeptanz der Windenergieanlagen nicht mehr weiter bis zum geplanten Erlass eines umfassenden Rechtsaktes, mit dem der auf die Flugplatzgenehmigung bezogene ICAO-Anhang 14 innerstaatlich umgesetzt werden soll, hinausgeschoben werden kann.

Weder Bund und Länder noch Gemeinden werden mit Kosten belastet, die über die Kosten des Vollzugs des Luftverkehrsgesetzes nach der bestehenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift hinausgehen. Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau sind nicht zu erwarten; weitere Kosten sind nicht ersichtlich.

## **Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1**

Mit Artikel 1 wird dem Änderungsbedarf Rechnung getragen. Dieser ergibt sich daraus, dass die Produktion der Kegelmarker eingestellt wurde und daher eine Alternative zur Tageskennzeichnung von seilförmigen Hindernissen erforderlich ist. Außerdem gilt es im Interesse der Akzeptanz der Nutzung der Windenergie in Deutschland die die Anwohner störenden Lichtemissionen durch eine sichtweitenabhängige Regelung der Markierungsfeuer zu vermindern. Zudem sind neben den Rundstrahlfeuern auch so genannte Teilfeuer vorzusehen, die vor allem wegen ihrer einfacheren Wartung bevorzugt für Windenergieanlagen eingesetzt werden. Da verstärkt in Küstengebieten Windenergieanlagen geplant werden, muss nunmehr ausdrücklich der Grundsatz verankert werden, dass die Markierung von Luftfahrthindernissen im Meeresbereich sich nicht negativ auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeschiffsverkehrs auswirkt. Verfahrensmäßig wird dies durch die Einbeziehung der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsbehörden bei der Kennzeichnung der Anlagen sichergestellt. Im Interesse der Verwaltungsvereinfachung wird das sog. Zertifizierungsverfahren von Feuern abgeschafft und durch den bloßen Nachweis der Vereinbarkeit ersetzt. Daneben werden rechtsförmlich gebotene Anpassungen vorgenommen.

### **Zu Nummer 1**

Im Juli 2004 ist die vierte Ausgabe des Anhangs 14, Band I erschienen und der Bezug ist damit zu aktualisieren.

### **Zu Nummer 2**

Eine Klarstellung des Sinn und Zwecks der Abbildungen ist erforderlich, um Fehlinterpretationen zu vermeiden. Es wird klargestellt, dass die Abbildungen lediglich den einschlägigen Text illustrieren und daher in Zusammenhang mit diesem verstanden werden müssen.

### **Zu Nummer 3**

Mit dieser Vorschrift wird angesichts der in den Küstengebieten geplanten Windenergieanlagen der Grundsatz verankert, dass die Markierung von Luftfahrthindernissen im Küstenbereich sich nicht negativ auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeschiffsverkehrs, insbesondere als Störung von Seezeichen auswirkt. Der maßgebliche

Anwendungsbereich ist mit den anerkannten Begriffen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, nämlich Küstenmeer, innere Gewässer und Ausschließliche Wirtschaftszone umschrieben, was sich als umfassender darstellt als etwa der Geltungsbereich der Seeschiffverkehrsstraßenordnung. Die Begriffe Küstenmeer und ausschließliche Wirtschaftszone sind durch die einschlägigen Proklamationen vom 11. und 25. November 1994 (BGBl. I S. 3428 und 3769) konkretisiert worden.

**Zu Nummer 4 und 5**

Da die Produktion der in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen beschriebenen Kegelmarker eingestellt wurde, ist eine Alternative zur Tageskennzeichnung von seilförmigen Hindernissen erforderlich geworden.

**Zu Nummer 6**

Die Schaltschwelle für die Umstellung der Befeuerng von Tages- auf Nachtkennzeichnung und umgekehrt wird so modifiziert, dass in den Morgen- und Abendstunden störend wirkende weiß blitzende Feuer durch die als weniger störend empfundenen Feuer W, rot abgelöst werden können. Dies hat den Vorteil, dass jeden Abend früher als bisher von Tages- auf Nachtkennzeichnung und dass jeden Morgen später als bisher von Nacht- auf Tageskennzeichnung umgeschaltet werden kann und Anwohner somit weniger durch Lichtemissionen gestört werden.

**Zu Nummer 7**

Die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen enthaltenen Bezugnahmen auf veraltete und damit nicht mehr gültige Normen bzw. nationale und internationale Vorgaben werden zur Vermeidung von Fehlinterpretationen durch allgemeine Verweise auf die gültigen Normen und Richtlinien ersetzt.

**Zu Nummer 8**

In dem Verwaltungsakt ist die Nebenbestimmung aufzunehmen, dass im Falle der Störung der Feuer eine unverzügliche telefonische Meldung an die NOTAM-Zentrale unter der Telefonnummer : 069/786 629 erfolgt. Ist die Störung behoben, so ist die NOTAM-Zentrale zu informieren. Ist eine Behebung der Störung innerhalb von zwei Wochen nicht möglich, so ist nach zwei Wochen die NOTAM-Zentrale erneut zu informieren. Die Nebenbestimmung basiert auf dem Gutachten der DFS und soll gewährleisten, dass behobene Störungen zeitnah

aus den NOTAMs gestrichen werden. Hierzu hat die DFS einen Automatismus eingeführt, dass Störungen der Kennzeichnung an Luftfahrthindernissen nach zwei Wochen automatisch gelöscht werden.

#### **Zu Nummer 9**

Siehe die Ausführungen zu Nummer 7.

#### **Zu Nummer 10**

Neben den in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen erwähnten Rundstrahlfeuern sind auch so genannte Teilfeuer erhältlich, die u. a. wegen ihrer einfachen Wartung bevorzugt für Windenergieanlagen eingesetzt werden. Die technischen Anforderungen an diese Teilfeuer werden daher in die Allgemeine Verwaltungsvorschrift aufgenommen.

#### **Zu Nummer 11**

Siehe die Ausführungen zu Nummer 7

#### **Zu Nummer 12**

Mit der Angabe einer Mindestlichtstärke wird die Vorgabe der Nummer 9.2 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift präzisiert.

#### **Zu Nummer 13**

Siehe die Ausführungen zu Nummer 7

#### **Zu Nummer 14**

Anpassung des Textes an die Abbildung 4.

#### **Zu Nummer 15**

Die Lichtstärke von Feuer W, rot (Nacht Kennzeichnung) soll sichtweitenabhängig gesteuert, bei guter Sicht also reduziert werden können, so dass die Anwohner nachts geringeren Störungen durch Lichtemissionen ausgesetzt werden. Voraussetzung hierfür ist die Verwendung von Sichtweitenmessgeräten, die sich bereits in der Praxis bewährt hat.

**Zu Nummer 16**

Begriffliche Bereinigung und bessere Darstellung des Regelungsgegenstandes

**Zu Nummer 17**

Anstelle einer problematischen Begriffsdefinition wird der Anwendungsbereich der nachfolgenden Vorschriften über die Tages- und Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen im Meeresbereich unter Bezugnahme auf Begriffe der UN-Seerechtskonvention festgelegt.

**Zu Nummer 18**

Neben begrifflicher Anpassung (Buchstabe a) wird bei weiß blitzenden Feuern der Grundsatz gemäß neuer Nummer 3.3 (s. Begründung zu Nummer 3) dahingehend spezifiziert, dass insbesondere eine Verwechslung mit Seezeichen ausgeschlossen wird.

**Zu Nummer 19**

Die Wörter „Offshore-Anlagen“ und „Offshore-Windparks“ werden durch die deutschen Begriffe ersetzt.

**Zu Nummer 20**

Um dem Grundsatz der neuen Nummer 3.3 besser Rechnung zu tragen, wird eine Neuformulierung der Verpflichtung vorgenommen, Luftfahrthindernisfeuer und Seeschifffahrtszeichen aufeinander abzustimmen.

**Zu Nummer 21**

Da verstärkt in Küstengebieten Windenergieanlagen geplant werden, wird zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeschiffsverkehrs die Einbeziehung der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsbehörden bei der Kennzeichnung der Anlagen vorgesehen (s. außerdem zu nachfolgender Nummer 23).

**Zu Nummer 22**

Durch die Namensänderung des zuständigen Ministeriums in Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist redaktionelle Anpassung notwendig.

**Zu Nummer 23**

Die bisherige Verwaltungspraxis bei der Anwendung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen hat gezeigt, dass bei Luftfahrthindernissen, insbesondere bei Windenergieanlagen im Meeresbereich, die verwaltungsinterne Abstimmung zwischen den Luftfahrtbehörden und den Wasser- und Schifffahrtsbehörden zur Wahrung der jeweiligen Sicherheitsinteressen beiträgt. Damit werden die verfahrensrechtlichen Konsequenzen zur Wahrung des Grundsatzes gemäß neuer Nummer 3.3 geschaffen. Die Mitwirkung der Wasser- und Schifffahrtsbehörden erfolgt in einer Weise wie dies bereits bei der Flugsicherung geregelt ist: Die Landesluftfahrtbehörde kann von der Stellungnahme der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung abweichen. Ein möglicher Konflikt zwischen den Belangen der Schifffahrt und der Luftfahrt ist daher innerhalb des für beide Bereiche zuständigen Bundesministeriums abschließend zu klären.

**Zu Nummer 24**

Die in der bestehenden allgemeinen Verwaltungsvorschrift geregelte Zertifizierung von Feuer, die der Fachstelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für Verkehrstechnik in Koblenz übertragen worden ist, wird als solches abgeschafft. Dem Zertifikat ist in der Praxis eine zu weitreichende Wirkung beigemessen worden und stellt im derzeitigen Genehmigungssystem einen Fremdkörper dar. An Stelle des Zertifizierungsverfahren tritt die Maßgabe, dass die Genehmigungsbehörde gegebenenfalls den Antragsteller veranlasst, durch Prüfung bei einer fachkundigen Stelle den Nachweis zu führen, dass die zur Verwendung bestimmten Feuer den Anforderungen der vorliegenden allgemeinen Verwaltungsvorschrift entsprechen.

**Zu Nummer 25**

Redaktionelle Anpassung an neue Ministeriumsbezeichnung.

**Zu Nummer 26**

Die Ausnahmeregelung wird eindeutiger gefasst.

**Zu Nummer 27**

Aus Gründen formeller Rechtsklarheit werden förmlich die Richtlinien aufgehoben, die durch den Erlass der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift bereits gegenstandslos geworden sind.

**Zu Nummer 28**

Redaktionelle Anpassung an sonstige Nummerierung der Anhänge.

Durch den Einsatz so genannter Teilfeuer kann die Effizienz bei der Wartung der zur Kennzeichnung angebrachten Leuchtkörper deutlich gesteigert werden. Die für den Einsatz dieser Feuer notwendigen technischen Spezifikationen werden in die Allgemeine Verwaltungsvorschrift aufgenommen. Die Änderungen verdeutlichen, dass Teilfeuer eine besondere Ausführung des Hindernisfeuers darstellen und daher einer speziellen Definition bedürfen.

**Zu Artikel 2**

Diese Vorschrift enthält die übliche Inkrafttretensklausel.