



Luftverkehrsrechtliche Hinweise

¹Bei der Planung, Genehmigung und Errichtung von WEA sind luftverkehrsrechtliche Aspekte zu beachten. ²Die zivilen Luftfahrtbehörden sind Ansprechpartner für die Einleitung der notwendigen Überprüfungen. ³Bei militärischen Flugplätzen liegt die Zuständigkeit bei den Dienststellen der Bundeswehr. ⁴Zivile Luftfahrtbehörden in Bayern sind

- a) die Regierung von Mittelfranken – Luftamt Nordbayern –, Flughafenstraße 118, 90411 Nürnberg, für die Regierungsbezirke Oberpfalz, Oberfranken, Mittelfranken und Unterfranken sowie
- b) die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern –, Heßstraße 130, 80797 München, für die Regierungsbezirke Oberbayern, Niederbayern und Schwaben.

⁵Die Länder führen die ihnen zugewiesenen Aufgaben im Auftrag des Bundes aus (Bundesauftragsverwaltung, Art. 85 GG). ⁶Im Sinne einer zügigen und effizienten Sachbearbeitung wird empfohlen, die zivilen Luftfahrtbehörden und die zuständigen militärischen Dienststellen möglichst frühzeitig einzubinden. ⁷Das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) erhebt je nach Standort und Höhe von WEA unterschiedliche formelle und materielle Anforderungen.

1. Zustimmungspflichtige WEA

¹WEA innerhalb von Bauschutzbereichen sowie WEA außerhalb von Bauschutzbereichen mit einer Höhe über 100 m dürfen nach § 12 Abs. 2 Satz 1, §14, § 17 LuftVG nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigt werden. ²Bauschutzbereiche werden eingerichtet, um Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs und für die öffentliche Sicherheit und Ordnung abzuwehren und dienen einem geordneten Nebeneinander von Bauwerken und Flugplätzen. ³Lage und Umfang der

Bauschutzbereiche ziviler Flugplätze in Bayern sind im Rauminformationssystem Bayern RISBY unter der Rubrik Luftverkehr dargestellt. ⁴WEA außerhalb von Bauschutzbereichen sind relevant, soweit sie eine Höhe von 100 m über der Erdoberfläche übersteigen. ⁵Das Gleiche gilt für WEA von mehr als 30 m Höhe auf natürlichen oder künstlichen Bodenerhebungen, sofern die Spitze der Anlage um mehr als 100 m die Höhe der höchsten Bodenerhebung im Umkreis von 1,6 km Halbmesser um die für die Anlage vorgesehene Bodenerhebung überragt. ⁶Im Umkreis von 10 km Halbmesser um einen Flughafenbezugspunkt gilt als Höhe der höchsten Bodenerhebung die Höhe des Flughafenbezugspunktes. ⁷Das luftrechtliche Zustimmungsverfahren ist ein höherrangiges verwaltungsinternes Zwischenverfahren, das von der jeweiligen Genehmigungsbehörde durch Ersuchen an die zuständige Luftfahrtbehörde einzuleiten ist. ⁸Die Luftfahrtbehörden sind angehalten, an sie gerichtete Ersuchen ohne vermeidbare Verzögerungen zu behandeln und die Flugsicherungsorganisation DFS Deutsche Flugsicherung GmbH einzubinden (§ 31 Abs. 3 LuftVG). ⁹Die Zustimmung der Luftfahrtbehörde gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen zwei Monaten gegenüber der Genehmigungsbehörde verweigert wird (§ 12 Abs. 2 Satz 2 LuftVG). ¹⁰Unter bestimmten Voraussetzungen kann eine Verlängerung dieser Frist angezeigt sein (§ 12 Abs. 2 Satz 3 LuftVG). ¹¹Über die Fristverlängerung entscheidet die Genehmigungsbehörde im Benehmen mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. ¹²Die luftverkehrsrechtliche Zustimmung kann davon abhängig gemacht werden, dass die Genehmigung unter Auflagen erteilt wird (§ 12 Abs. 4 LuftVG).

¹³Die Luftfahrtbehörden sind des Weiteren angehalten, innerhalb eines Monats nach Eingang des Ersuchens die Genehmigungsbehörde über den Stand des luftverkehrsrechtlichen Zustimmungsverfahrens zu informieren. ¹⁴Dabei soll – soweit möglich – gegebenenfalls nach Rücksprache mit der Flugsicherungsorganisation eine Aussage getroffen werden, ob grundsätzliche Bedenken gegen die Errichtung der WEA bestehen.

¹⁵Regelmäßig erforderlich ist eine Kennzeichnung der WEA als Luftfahrthindernis nach Maßgabe der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 2. September 2004 (BAnz. S. 19937), die zuletzt durch Bekanntmachung vom 24. April 2020 (BAnz. AT 30.04.2020 B4) geändert worden ist. ¹⁶Teil 3 dieser Vorschrift enthält besondere Anforderungen für die Tages- und Nachtkennzeichnung von WEA. ¹⁷Sofern gemäß § 9 Abs. 8 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG 2023) eine Verpflichtung zur Ausrüstung der WEA mit einer be-

darfsgesteuerten Nachtkennzeichnung besteht, sind die Anforderungen des Anhang 6 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen zu beachten.

2. Sonstige WEA

¹ Auch WEA mit einer Höhe von bis zu 100 m, die zwar außerhalb von Bauschutzbereichen, aber in der Umgebung von Flugplätzen geplant sind, können unter Berücksichtigung ihres genauen Standortes die Sicherheit des Luftverkehrs beeinträchtigen. ² Die Luftfahrtbehörde gibt im Rahmen ihrer Beteiligung im Genehmigungsverfahren für die WEA eine Stellungnahme ab (§ 11 9. BlmSchV), ob eine solche Beeinträchtigung zu erwarten und gegebenenfalls eine Kennzeichnung als Luftfahrthindernis erforderlich ist. ³ Die zweimonatige Frist nach § 12 Abs. 2 Satz 2 LuftVG gilt hier nicht. ⁴ Art und Umfang der Kennzeichnung richten sich nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (siehe unter 1.).

3. Luftverkehrsrechtliches Bauverbot

¹ Nach § 18a Abs. 1 Satz 1 LuftVG dürfen WEA nicht errichtet werden, sofern sie Flugsicherungseinrichtungen, d. h. Flugnavigationsanlagen wie z. B. Funkfeuer oder Instrumentenlandesysteme, stören könnten. ² Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) veröffentlicht Daten über die Standorte von Flugsicherungseinrichtungen in Deutschland und die zivilen und militärischen Anlagenschutzbereiche und gibt weitere Informationen zum Themenkomplex Anlagenschutz von Flugsicherungseinrichtungen. ³ Auf der Internetseite www.baf.bund.de steht zu diesem Zweck eine Kartenanwendung in 3D zur Verfügung, mit der die Belegenheit von Vorhaben in Anlagenschutzbereichen von Flugsicherungseinrichtungen vorgeprüft werden kann. ⁴ Die Entscheidung, ob im konkreten Fall eine Störung von Flugsicherungseinrichtungen durch die Errichtung von WEA zu erwarten ist, fällt das BAF auf der Grundlage einer Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation und teilt dies der Genehmigungsbehörde mit. ⁵ Die bayerischen Luftfahrtbehörden und die Genehmigungsbehörden nehmen in diesem Zusammenhang keine weitergehenden Prüfungen vor. ⁶ Sollten die Luftfahrtbehörden von der Planung von WEA innerhalb von solchen Anlagenschutzbereichen Kenntnis erhalten, unterrichten sie das BAF.

4. Belange des Flugbetriebs der Bundeswehr

¹Nach § 30 Abs. 2 LuftVG nehmen die Dienststellen der Bundeswehr für ihren Dienstbereich die Aufgaben der Luftfahrtbehörden und Flugsicherungsorganisationen (siehe Nrn. 1 bis 3) wahr. ²Für luftrechtliche Stellungnahmen in Genehmigungsverfahren für WEA ist im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw), Fontainengraben 200, 53123 Bonn, Referat Infra I 3, E-Mail: BAIUDBwToeB@bundeswehr.org, zuständig.

³Inbesondere im Zuständigkeitsbereich von Militärflugplätzen können Anlagenschutzbereiche militärischer Flugsicherungseinrichtungen, Bauschutzbereiche, Kursführungsmindesthöhen (Minimum Vectoring Altitude, MVA) sowie Anflug- und Abflugverfahren nach Instrumenten- und Sichtflugkriterien durch den Bau von WEA betroffen sein.

⁴Militärflugplätze befinden sich in Bayern an folgenden Standorten: Altenstadt, Ansbach, Grafenwöhr, Hohenfels, Illesheim, Ingolstadt/Manching, Kaufbeuren, Lechfeld, Mitterhartshausen, Neuburg (Donau), Roth und Vilseck. ⁵In räumlicher Nähe zu Bayern befinden sich die in Baden-Württemberg gelegenen Militärflugplätze Niederstetten und Laupheim.

⁶Neben WEA, die innerhalb von Zuständigkeitsbereichen militärischer Flugplätze geplant werden, können WEA auch mit Luftverteidigungsradaranlagen zur Luftraumüberwachung sowie mit militärischem Flugbetrieb nachts in niedrigen Flughöhen in Konflikt geraten.

⁷WEA können Luftverteidigungsradaranlagen beeinträchtigen, wenn sie mit ihren dämpfungs- und verschattungswirksamen Anteilen, z. B. Turm, Gondel, Rotorblattwurzel, das ist etwa das untere Drittel des Rotorblatts, in den Erfassungsbereich der Radaranlagen hineinragen. ⁸Das Störpotenzial einer WEA hängt damit unter anderem von deren Nabenhöhe, Größe und Form der Gondel, Höhe des Standorts usw. ab. ⁹Das Störpotenzial von zwei oder mehr WEA in einem Gebiet kann aufgrund von drohenden Wechselwirkungen zwischen den einzelnen WEA noch anwachsen. ¹⁰Aufgrund ihres unterschiedlich hohen Störpotenzials müssen alle geplanten WEA, die in den Erfassungsbereich der Radaranlagen hineinragen, im Einzelfall geprüft und hinsichtlich der Hinnehmbarkeit der Störung beurteilt werden. ¹¹In Bayern sind folgende Radaranlagen zur Luftraumüberwachung zu beachten:

- a) die Stellung Großer Arber, nahe der Gemeinde Bayerisch Eisenstein im Landkreis Regen,

- b) die Stellung Haindlfing, etwa 5 km nördlich der Großen Kreisstadt Freising im Landkreis Freising,
- c) die Stellung Döbraberg, etwa 1 km südöstlich der Stadt Schwarzenbach a. Wald im Landkreis Hof,
- d) die Stellung Lauda-Königshofen, etwa 8 km südöstlich der Stadt Lauda-Königshofen im Main-Tauber-Kreis in Baden-Württemberg.

¹²Die Luftverteidigungsradaranlagen sind nicht als Flugsicherungsanlagen im Sinne des § 18a LuftVG geschützt, sie können jedoch, wie alle sonstigen militärischen Funkstellen und Radaranlagen im Sinne des § 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 8 BauGB durch hinzutretende WEA gestört werden.

¹³Das Nachttiefflugsystem (Flugbeschränkungsgebiet ED-R 150) wurde von der Bundeswehr gemeinsam mit den zuständigen Bundesministerien, den Landesregierungen und der Flugsicherungsorganisation entwickelt. ¹⁴Es berücksichtigt die aktuelle Bebauungssituation in Deutschland und ist dahingehend optimiert, die Belastungen für die Bevölkerung durch Fluglärm so gering wie möglich zu halten und gleichmäßig über das Bundesgebiet zu verteilen. ¹⁵Darüber hinaus ist das Nachttiefflugsystem eng mit anderen, zivilen Luftraumnutzern abgestimmt. ¹⁶Die Beschränkung von Bauhöhen unterhalb des Nachttiefflugsystems begründet sich durch die gesetzlich vorgeschriebenen vertikal und lateral einzuhaltenden Mindestabstände von Luftfahrzeugen zu Hindernissen. ¹⁷Bereits in der Planungsphase späterer Festsetzungs- oder Genehmigungsverfahren für WEA können konkrete Aussagen über die Vereinbarkeit mit dem Nachttiefflugsystem getroffen werden. ¹⁸Die Bundeswehr stellt Daten und Karten des Nachttiefflugsystems im militärischen Luftfahrthandbuch unter www.milais.org zur Verfügung.

¹⁹Hubschraubertieffflugstrecken werden bei Tag und Nacht beflogen. ²⁰Auch diese Strecken wurden zur Verminderung der Belastungen für die Bevölkerung durch Fluglärm etabliert. ²¹Zu beiden Seiten der Routen dürfen im Abstand von 1,5 km keine Hindernisse errichtet werden, was einen Schutzkorridor von 3 km ergibt.

²²Tieffflugstrecken für Hubschrauber unterliegen der militärischen Geheimhaltung und werden nicht bekanntgegeben. ²³Zuständigen bayerischen Planungs- und Genehmigungsbehörden kann bei Bedarf Einblick in sie betreffende Ausschnitte gegeben werden.

²⁴In Flugbeschränkungsgebieten (restricted area, ED-R), insbesondere in der Nähe von militärischen Übungsgebieten mit Luftraumnutzung, können ebenfalls militärische flugbetriebliche Belange durch den Bau von WEA berührt werden.

²⁵Voranfragen zu Windenergieprojekten zur Abklärung mit allen militärischen Belangen können an die beim BAIUDBw eingerichtete E-Mail-Adresse windenergie@bundeswehr.org gerichtet werden. ²⁶Das Verfahren ist beschrieben unter www.bundeswehr.de/de/organisation/infrastruktur-umweltschutz-und-dienstleistungen/auftrag-iud/traeger-oeffentlicher-belange.