

# Windkraftanlagen an Landeplätzen, Segelfluggeländen und Landeplätzen – Erfahrungen und Hinweise zur Konfliktbewältigung

Aero Messe Friedrichshafen 12.4.14

Rechtsanwalt Gerhard Rapp

## I. Einführung

Die Veranstaltung dient nicht der Darstellung von Vor- und Nachteilen der Windenergie oder einer Diskussion über die Notwendigkeit einer „Energiewende“.

Sie betrifft einzig und allein die juristische Bewältigung des Standortkonflikts zwischen Windkraftanlagen und bestehenden Fluggeländen der allgemeinen Luftfahrt, insbesondere des Luftsports.

Der Otto Lilienthal zugeordnete Ausspruch „Opfer müssen gebracht werden“ erhält in diesem Zusammenhang eine völlig neue, allerdings nicht dem damaligen Sinn verstandene Bedeutung.



Den Ernst der Situation verdeutlicht plakativ, nicht nur die Zahl und Höhe der darauf zu sehenden Windenergieanlagen, sondern zugegebenermaßen auch durch den eingenommenen Anstellwinkel, das einleitende Foto eines Windenstarts, wobei dessen dramatischer Eindruck sicher auch durch die Verwendung eines Teleobjektivs verstärkt wird.

Diese Konfliktsituation zwischen Fluggeländen der allgemeinen Luftfahrt und Windkraftanlagen rückte spätestens durch das Urteil des VG Dessau aus dem Jahr 2000 ins Bewusstsein vieler luftsporttreibender Vereine.

Die Entwicklung der Konfliktbewältigung durch die Rechtsprechung soll im Folgenden anhand von konkreten Beispielen, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, näher dargestellt werden.

## II. Die rechtlichen Grundlagen der Konfliktbewältigung im Luftrecht

- 1) Die gesetzliche Regelung des Luftrechts im Zusammenhang mit Luftfahrthindernissen berücksichtigen die Problematik im Außenbereich von Gemeinden entstehender Windkraftanlagen oder Windparks und deren Einfluss auf den Luftsport nur unvollständig, im Bereich des Modellflugs überhaupt nicht. Die Festlegung von Bauschutzbereichen wie sie nach § 12 LuftVG für die Umgebung von Flughäfen zwingend vorgesehen sind, gilt für andere Flugplätze, wie Landeplätze und Segelfluggelände, von vornherein nicht.
- 2) Für Landeplätze und Segelfluggelände gab es zwar in § 17 LuftVG eine Regelung, wonach die Luftfahrtbehörden bei der Genehmigung von Landeplätzen und Segelfluggeländen einen beschränkten Bauschutzbereich einrichten konnten, der ein Zustimmungserfordernis der Luftfahrtbehörde für die Errichtung von Bauwerken jeder Höhe im Umkreis von 1,5 km Halbmesser um einen dem Flugplatzbezugspunkt entsprechenden Punkt vorsah. Da diese Regelung sich im Hinblick auf Windkraftanlagen in der Umgebung solcher Flugplätze als unzureichend erwies, wurde zwischenzeitlich § 17 LuftVG um eine Nr. 2 ergänzt., wonach nun im Rahmen eines beschränkten Bauschutzbereiches im Umkreis von 4 km Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt die Errichtung von Bauwerken mit einer Höhe von mehr als 25 m ebenfalls an eine Zustimmung der Luftfahrtbehörde gebunden war. Nach den Materialien zum Gesetzgebungsverfahren (Bundesdrucksache 17/8098) sollte diese Regelung gewährleisten, dass die Luftfahrtbehörde in den Planungsprozess von Windkraftanlagen ausreichend eingebunden wird, da das Zustimmungserfordernis nach Nr. 1 (1,5 km um den Landeplatzbezugspunkt) nicht als ausreichend angesehen wurde und von diesem Radius nicht der gesamte Platzrundenverlauf abgedeckt werde. Diese Neuregelung des § 17 LuftVG sollte auch die nachträgliche Bestimmung eines erweiterten Bauschutzbereichs für bestehende, bereits genehmigte Flugplätze möglich machen, wobei dies allerdings im Ermessen der Luftfahrtbehörde liegen sollte. Auf den ersten Blick scheint die Regelung, die der Gesetzgeber mit der Möglichkeit der Einrichtung eines beschränkten Bauschutzbereichs und seiner Ausdehnung auf einen 4 km Radius geschaffen hat, eine Verbesserung der bis dahin bestehenden Situation sein. Bei näherer Betrachtung ist dies jedoch keineswegs der Fall.
- 3) Abgesehen davon, dass ein Landeplatz oder ein Segelfluggelände, das bisher keinen beschränkten Bauschutzbereich hat, wegen des Ermessensspielraums der Luftfahrtbehörde grundsätzlich keinen rechtlich durchsetzbaren Anspruch auf die Errichtung eines solchen Bauschutzbereich hat, besteht für den Flugplatzbetreiber auch das Risiko für Entschädigungsansprüche aufkommen zu müssen, wenn aufgrund des beschränkten Bauschutzbereichs die Zustimmung der Luftfahrtbehörde für die Errichtung einer Windkraftanlage innerhalb dieses Bereichs versagt wird. Dies folgt aus § 19 LuftVG und seiner Verweisung auch auf § 17 LuftVG. Die Neuregelung der § 17 LuftVG trägt somit zu einer Verbesserung der Situation der Landeplätze und Segelfluggelände nicht bei. Sie bringt vielmehr die Gefahr mit sich, dass die eigentliche Problematik in das Entschädigungsrecht verlagert wird. Praktische Erfahrungen oder gerichtliche Entscheidungen zu diesem Bereich sind bislang nicht bekannt.

- 4) Für Luftfahrthindernisse außerhalb von Bauschutzbereichen gelten nach §§ 14 und 15 LuftVG ebenfalls Zustimmungserfordernisse der Luftfahrtbehörde für Bauwerke bestimmter Höhe. Diese Regelung gilt flächendeckend im gesamten Gebiet der Bundesrepublik, ausgenommen die Bauschutzbereiche nach §§ 12 und 17. Weitere gesetzliche Regelungen, die im Verhältnis zu Windkraftanlagen von Bedeutung sein können, sind der § 6 LuftVO über die Sicherheitsmindesthöhe und der § 12 LuftVO über den gegenüber einzelnen Bauwerken einzuhaltenden Mindestabstand von 150 m.
- 5) Zu den rechtlichen Grundlagen für die Bewältigung der Problematik gehören auch die gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb vom 03.08.2012 (Bundesanzeiger AT 28.08.2012 B 3). Sie gelten nach Ziffer 1.1 für Flugplätze gem. § 6 des LuftVG. Zur Abwehr von Gefahren für den Flugplatzverkehr in der Platzrunde sehen diese Regelungen folgendes vor: „Unbeschadet der Anforderungen der Hindernisbegrenzung sollen im Bereich der Platzrunden keine Hindernisse vorhanden sein, die die sichere Durchführung des Flugplatzverkehrs gefährden können. Da auch Segelflugplätze, insbesondere wenn auf ihnen auch Flugzeugschlepp und Motorseglerbetrieb stattfindet, über eine Platzrunde verfügen müssen, zumindest nach ICAO Regeln eine Platzrunde mit den dafür erforderlichen Teilen Querabflug, Gegenanflug und Queranflug geflogen werden muss, kann auch dort eine Gefährdung der Flugplatzverkehrs durch Bauwerke und sonstige Anlagen nicht anders gesehen werden als bei Verkehrslandeplätzen. Insgesamt haben sich die gesetzlichen Regelungen durch LuftVG, LuftVO und die entsprechenden Verwaltungsvorschriften als unvollständig und unpraktikabel erwiesen, um die zunehmende Problematik der Konkurrenz zwischen Windenergieanlagen und Flugplätzen der allgemeinen Luftfahrt sachgerecht zu bewältigen. Diese Konfliktbewältigung bleibt nach wie vor der Rechtsprechung überlassen.“
- 6) Den Begriff eines „Modellflugplatzes“ oder „Modellfluggeländes“ kennt das Luftrecht nicht. Derartige Anlagen sind jedenfalls nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts keine Flugplätze im Sinne der § 6 LuftVG und deshalb auch nicht nach § 6 genehmigungspflichtig. Für die Genehmigung eines Modellfluggeländes mit den dazugehörigen baulichen Anlagen muss deshalb auf die allgemeinen bauplanungsrechtlichen und bauordnungsrechtlichen Vorschriften zurückgegriffen werden. Allerdings bedarf es in der Regel einer luftrechtlichen Erlaubnis nach §§ 16, 16 a LuftVO für die „Nutzung des Luftraums“ unter den dort näher aufgeführten Voraussetzungen. Diese Erlaubnis ist regelmäßig mit der Zuordnung eines bestimmten Flugsektors verbunden. Für den Schutz von Modellfluggeländen kann daher allenfalls das baurechtliche Rücksichtnahmegebot, wie es von der Rechtsprechung für die Vereinbarkeit konkurrierender baulicher Nutzungen entwickelt wurde, herangezogen werden.

### **III. Konfliktbewältigung durch die Rechtsprechung**

- 1) **Verwaltungsgericht Dessau, Urteil vom 13.12.2000, Az.: 1 A 467/99 DE.** Der vom VG Dessau entschiedene Fall betraf den Sonderlandeplatz Köthen. In der Verlängerung der Piste 25 sollten 13 Windkraftanlagen mit einer Nabenhöhe von 66,8 m und einer Blattspitzenhöhe von 90,8 m errichtet werden. Das nächstgelegene westliche Ende der Piste 26 war rund 1,6 km vom Standort der am weitesten östlich vorgesehenen WEA entfernt. Der Standort dieser WEA befand sich innerhalb des Bereichs der Platzrunde. Das VG Dessau sah diese WEA als

grundsätzlich genehmigungsfähig an. Es führte aus, das Vorhaben verstoße nicht gegen luftverkehrsrechtliche Bestimmungen. Ein Bauschutzbereich und auch ein beschränkter Bauschutzbereich bestehe nicht. Ein Zustimmungserfordernis nach § 14 Abs. 1 LuftVG sei ebenfalls nicht gegeben, da das Vorhaben eine Höhe von 100 m über der Erdoberfläche nicht überschreite. Ein Zustimmungserfordernis nach der allgemeinen Gefahrenabwehrklausel des § 29 Abs.1 LuftVG greife nicht ein, da diese Regelung keinen generellen Mitwirkungsvorbehalt bei der Genehmigung von Aktivitäten Dritter darstelle. Die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Genehmigung der Anlagen und den Betrieb von Landeplätzen stünden ebenfalls nicht entgegen, weil es sich dabei lediglich um interne Weisungen für die luftverkehrsrechtliche Genehmigung der Landeplätze handle. Würden innerhalb der darin bestimmten Hindernisbegrenzungsflächen Bauwerke errichtet, sei zwar anzunehmen, dass Gefahren für die öffentliche Sicherheit entstünden. Jedoch biete das Luftverkehrsrecht keine Handhabe wegen entsprechender Gefährdungen eine Baugenehmigung für ein Vorhaben eines Dritten abzulehnen. Vielmehr bestünde in einem solchen Fall nur die Möglichkeit gem. § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG die Genehmigung des Landeplatzes zu widerrufen oder nachträglich gem. § 6 Abs.1. Satz 4 mit Auflagen zu versehen. Das Luftverkehrsgesetz sehe bei Baubeschränkungen wie z.B. innerhalb eines beschränkten Bauschutzbereiches Entschädigungsregelungen vor, die nicht mit Hilfe einer allgemeinen Gefahrenabwehrklausel umgangen werden könnten. Vielmehr könnten auftretende Nutzungskonflikte nur noch durch luftaufsichtliche Maßnahmen gegenüber dem Flugbetrieb ausgeräumt werden. Der in diesem Urteil zum Ausdruck kommende nahezu absolute Vorrang einer baulichen, den Flugbetrieb beeinträchtigenden Anlage in der Umgebung eines Landeplatzes wäre, hätte sich diese Auffassung in der Folgezeit in der Rechtsprechung durchgesetzt für viele Landeplätze und Segelfluggelände fatal erwiesen.

- 2) **OVG Rheinland – Pfalz Urteil vom 26.11.2003, 8 A 10814/03.OVG.** In einem Verfahren zu 3 geplanten WEA Standorten ca. 300 m östlich der Start- u. Landebahn des Segelflugplatzes Quirnheimer-Berg auf bei Grünstadt wurde Klage des Vorhabenbetreibers auf positive Beantwortung einer Bauvoranfrage zur planungsrechtlichen Zulässigkeit der Vorhaben zunächst mit Urteil der VG Neustadt vom 13.11.2002 abgewiesen (4 K 682/02.NW). Das Luftamt Rheinland- Pfalz hatte im Genehmigungsverfahren nach flugfachlicher Überprüfung seine Zustimmung zur Errichtung der WEA nicht erteilt, weil von den Anlagen eine Gefährdung des Flugbetriebs ausgehe. Das VG Neustadt teilte diese Auffassung mit der Begründung, das Gebot der Rücksichtnahme als Träger öffentlicher Belange im Sinne von § 35 Abs. 3 BauGB, schütze dagegen, dass die Ausübung einer im Außenbereich genehmigten Nutzung unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert werde. Aufgrund der dazu vorzunehmenden Abwägung müsse das Interesse der Klägerin an der Errichtung der WEA auf den bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen hinter dem Interesse des Betreibers des Segelfluggeländes zurückstehen. Die Möglichkeit von Einschränkungen der seit vielen Jahren genehmigten Nutzung des Segelfluggeländes seien dem Betreiber des Flugplatzes auch unter Berücksichtigung der Privilegierung der WEA unzumutbar. Dieses Urteil wurde durch das Urteil des OVG Rheinland-Pfalz vom 26.11.2003 8 A 10814/03.OVG bestätigt. In seiner Entscheidung führte das OVG ausdrücklich aus, die Vorschriften der §§ 12 ff LuftVG verdrängten das allgemeine Baurecht nicht, sondern stellten insoweit zusätzliche Regeln auf. Das in § 35 Abs.3 BauGB angelegte Gebot der Rücksichtnahme sei gewissermaßen vor die Klammer des LuftVG gezogen. Werde es verletzt, stehe dies auch zur Entschädigungsregelung

des § 19 Abs.1 LuftVG nicht in Widerspruch. Denn auch bei nachträglicher Festsetzung komme ein Entschädigungsanspruch nur dann in Betracht, wenn dem Grundstückseigentümer im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt ein „Sonderopfer“ durch den Eingriff in seine verfassungsrechtlich geschützte Eigentümerstellung abverlangt werde. Erst wenn und soweit der Eigentümer aus solchen Gründen im Einzelfall konkret daran gehindert werde, sein Grundstück in einer bestimmten den Vorschriften des allgemeinen materiellen Baurechts entsprechenden Weise zu nutzen, aktualisieren sich für ihn die im Bauschutzbereich bestehenden Beschränkungsmöglichkeiten. Kurz gefasst heißt dies, wenn eine Verletzung des Rücksichtnahmegebots angenommen werden kann, gibt es auch im Geltungsbereich eines Bauschutzbereichs keine, da eine derartige, das Rücksichtnahmegebot verletzende Nutzung keine Nutzung im Sinne der Vorschriften des allgemeinen materiellen Baurechts sein kann. Im Rahmen der nach dem Gebot der Rücksichtnahme vorzunehmenden Abwägung der Interessen am Bestand und der Nutzung des Flugplatzes und der Interessen des Vorhabenträgers an der Errichtung einer Windenergieanlage hat das OVG darauf hingewiesen, dass es sich auch bei einem nach § 6 LuftVG genehmigten Segelfluggelände um ein Vorhaben handelt, das dem Fachplanungsprivileg gem. § 38 BauGB unterfällt. Dagegen sei eine Windenergieanlage nicht an einen bestimmten Standort gebunden, sondern könnte, vorbehaltlich der Wahrung öffentlicher Belange, an zahlreichen Stellen im Außenbereich errichtet werden. Bei einer Gefährdungsabschätzung hat das OVG die konkreten Verhältnisse des Fluggeländes beurteilt und ausgeführt, durch die vorgesehenen Standorte lediglich 300 m östlich der Start- und Landebahn des Segelfluggeländes sei der Flugbetrieb nicht nur marginal, sondern erheblich beeinträchtigt. Dies gelte insbesondere für den Ausbildungsbetrieb. Diese Entscheidung hielt auch in der Revisionsinstanz der Überprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht stand (BVerwG. 18.11.2004, 4 C 1.04). Mit dem Urteil des BVerwG vom 18.11.2004 war klagestellt, dass entgegen der Auffassung des VG Dessau der Schutz von Landeplätzen und Segelfluggeländen nicht allein und ausschließlich durch die Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes bestimmt wird, sondern auch das baurechtliche und planungsrechtliche Rücksichtnahmegebot Anwendung finden muss. Bedeutende Gesichtspunkte in diesem Zusammenhang sind nach den Entscheidungen des OVG Rheinland-Pfalz und des BVerwG neben dem Gesichtspunkt der Priorität auch der Umstand, ob der Betrieb des Flugplatzes unter Aufrechterhaltung seiner wesentlichen Nutzungsmöglichkeiten in einer Weise geändert werden könnte, die Sicherheitsrisiken vermeidet. Zu den wesentlichen Nutzungsmöglichkeiten hat das OVG in diesem Fall maßgeblich auch auf den Ausbildungsbetrieb verwiesen. Welche Anforderungen das Gebot der Rücksichtnahme begründet, hängt nach dem Urteil des BVerwG wesentlich von den jeweiligen Umständen ab. Je empfindlicher und schutzwürdiger die Stellung desjenigen ist, dem die Rücksichtnahme im gegebenen Zusammenhang zugute kommt, umso mehr kann er an Rücksichtnahme verlangen. Je verständlicher und unabweisbarer die mit dem Vorhaben verfolgten Interessen sind, umso weniger braucht derjenige, der da Vorhabenverwirklichen will, Rücksicht zu nehmen. Diese Rechtsprechung des BVerwG gilt auch heute noch. Sie ist unabhängig davon, dass Windkraftanlagen heute im Wesentlichen über das Immissionsschutzrecht genehmigt werden, da die immissionsschutzrechtliche Genehmigung nach § 13 BImSchG erforderliche baurechtliche Genehmigung mit einschließt. In einer späteren Entscheidung hat das OVG Rheinland-Pfalz zu einem anderen Segelfluggelände im Übrigen entgegen der Vorinstanz ausgeführt, es „neige dazu“, das Interesse des Flugplatzbetreibers auch an der Nutzung eines

durch die luftverkehrsrechtliche Genehmigung nicht festgelegten Übungsraums im Rahmen des Rücksichtnahmegebotes grundsätzlich für schutzwürdig halten. Denn der Schulbetrieb und damit auch die Existenz eines luftverkehrsrechtlichen Anforderungen entsprechenden Übungsraumes in Sichtweite des Flugplatzes sei Bestandteil der bestimmungsgemäßen Nutzung eines Segelflug-geländes (OVG Rheinland-Pfalz, 16.01.2006, 8A 11271/05.OVG). Bei dem vom OVG insoweit entschiedenen Fall ging es um eine einzelne Windenergieanlage auf einem Grundstück etwa 1900 m südöstlich der Start- und Landebahn des Segelfluggeländes. Insoweit vertrat das OVG die Auffassung, aufgrund dieser Entfernung stelle die Windkraftanlage ein für einen durchschnittlichen Flugschüler bei erhöhter Aufmerksamkeit noch beherrschbares Hindernis dar, das die Nutzung des Übungsraumes für ihn nicht mit einem unvermeidbaren Sicherheitsrisiko behaftete. Es wies außerdem darauf hin, dass nach Darstellung der dortigen Klägerin etwaige Sicherheitsrisiken durch den Einbau von „kostengünstigen Hinderniswarngeräten, in denen Luftfahrthindernisse abgespeichert werden könnten“ minimiert werden könnten. Dies zeigt, dass auch das Rücksichtnahmegebot, abgesehen davon, dass keine starre Regelung für die Problematik von Windkraftanlagen im Umfeld eines Fluggeländes enthält, sachlich begründbare und praxisbezogene Argumente erfordert, die vom jeweiligen Flugplatzbetreiber vorgebracht und vom Gericht in das Abwägungsmaterial einbezogen werden müssen. Dies zeigt, dass auch das Rücksichtnahmegebot, abgesehen davon, dass keine starre Regelung für die Problematik von Windkraftanlagen im Umfeld eines Fluggeländes enthält, sachlich begründbare und praxisbezogene Argumente erfordert, die vom jeweiligen Flugplatzbetreiber vorgebracht und vom Gericht in das Abwägungsmaterial einbezogen werden müssen. Dabei sollte man sich aber auch vergewissern, dass sie von der zuständigen Luftfahrtbehörde mitgetragen werden. Übertriebene Darstellung einer Gefährdungssituation sind dabei allerdings nicht hilfreich sondern können eher schaden.

- 3) **VG Minden, Urteil vom 22.09.2010, 11 K 445/09.** Bei diesem Fall ging es um die Errichtung zweier Windkraftanlagen mit einer Gesamthöhe von 99,70 m innerhalb der Motorplatzrunde eines Segelfluggeländes mit einer Genehmigung auch für eigen-startfähige Motorsegler, Segelflugzeuge im Winden- und Flugzeugschlepp und Ultraleichtflugzeuge. Die zuständige Luftfahrt-behörde hatte ihre luftrechtliche Zustimmung nach § 14 LuftVG versagt, weil die nach den Richtlinien des BMVBS beschriebene obere Übergangsfläche um bis zu 60 m überschritten wurde und aufgrund des Standortes der WEA und ihrer Höhe eine Gefährdung des Verkehrs in der Motorplatzrunde nicht ausgeschlossen werden könne, zumal dort Segelflugschleppverkehr stattfinde und der empfohlene Mindestabstand zur Platzrunde nicht eingehalten sei. Das VG Minden hielt diese Sicherheitsbedenken für nicht gerechtfertigt und führte dazu folgende Argumente an:
- a) Eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs nach § 14 Abs. 1, 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG könne nicht angenommen werden. Eine konkrete Gefahr liege zwar schon dann vor, wenn dem zu beurteilenden konkreten Einzelfall irgendwann, allerdings in überschaubarer Zukunft, mit einem Schadenseintritt hinreichend wahrscheinlich gerechnet werden müsse. Die bloße Möglichkeit eines schädigenden Ereignisses aufgrund eines hypothetischen Sachverhaltes genügen insoweit jedoch nicht.
  - b) Ein Bauschutzbereich gem. § 17 LuftVG sei nicht festgesetzt.

- c) Regelungen des Flugplatzverkehrs in einer Platzrunde seien nach § 21 a Abs. 1 und 2 LuftVO nur verbindlich, wenn sie in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) bekannt gemacht worden seien (§ 21 a Abs. 1 Satz 3 LuftVO). Für den Segelflugplatz existiere eine in diesem Sinne veröffentlichte und damit verbindliche Platzrunde jedoch nicht. Die Platzrunde sei lediglich im „Fliegetaschenkalender“ verzeichnet und auf der Sichtflugkarte des nahen gelegenen Flughafens nachrichtlich übernommen worden.
- d) Der Hinweis auf die Mindestabstände zum Gegenanflug bzw. Queranflug einer Motorplatzrunde beruhe lediglich auf Empfehlungen, die nicht in das LuftVG oder hierauf beruhende Verordnungen oder Richtlinien übernommen worden seien. (nach damaligem Rechtsstand, jetzt Richtlinien vom 03.08.2012).
- e) Aus der Verletzung der oberen Übergangsfläche gem. der Richtlinie für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Segelfluggeländen ergeben sich ebenfalls kein absolutes Bauverbot, da es sich um eine Sollvorschrift handelt, bei der im Einzelfall geprüft werden müsse, ob eine Gefährdung des Luftverkehrs von derartigen Anlagen ausgehe.
- f) Die Abstandsvorschrift des § 12 LuftVO (Vermeidung von Zusammenstößen, Mindestabstand von 150 m zu einzelnen Bauwerken oder Hindernissen) sichte sich an den Luftfahrzeugführer und könne deshalb der Errichtung einer WEA allenfalls mittelbar entgegenstehen, wenn der Flugplatzverkehr in der Platzrunde nur noch unter Verstoß gegen diese Vorschrift möglich sei. § 12 Abs. 1 Satz 3 LuftVO setze außerdem eine rechtsverbindliche festgelegte und veröffentlichte Platzrunde und Platzrundenhöhe voraus und gelte nur für den Verkehr von Motorflugzeugen. Selbst wenn der Flugplatzverkehr am Segelfluggelände rechtsverbindlich geregelt wäre, schließe dies die Abweichung des Flugzeugführers von einer rechtsverbindlich festgelegten Platzrundenhöhe im Einzelfall nicht aus.
- g) Das Fehlen rechtsverbindlicher Regelungen zum Flugplatzverkehr, die die Errichtung der WEA an den geplanten Standorten entgegenstünden, schließe allerdings eine im Einzelfall bestehende Gefährdung des Luftverkehrs im Sinne des § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG nicht aus. Insoweit könne eine zunehmende Hindernisverdichtung von WEA im Bereich des Flugplatzes zu einer Gefährdung der Flugsicherheit führen. Dabei könne allerdings nicht unberücksichtigt bleiben, dass in diesem Bereich bereits 15 WEA existieren und die Existenz dieser Anlagen bisher nicht zu Störungen oder Gefährdungen des Flugverkehrs geführt habe. Weder seien solche Vorkommnisse der Luftaufsichtsbehörde gemeldet worden, noch habe der Betreiber des Flugplatzes derartige Vorkommnisse benannt. Insoweit hätte es der Darlegung bedurft, dass gerade durch die Errichtung der geplanten WEA das Sicherheitsrisiko für den Flugverkehr spürbar erhöht würde. Beeinträchtigungen der Flugsicherheit durch Startvorgänge im Motorflugzeugschlepp dadurch, dass schon die bestehenden WEA umflogen werden müssten und man dadurch näher an Wohngebiete herankomme, wurden nicht als berücksichtigungsfähig anerkannt. Gesichtspunkte des Rücksichtnahmegebots wie z.B. die Priorität der seit 1983 genehmigten Segelfluggeländes, der Ausbildungsbetrieb und das Vorhalten eines Übungsraumes für Segelflugzeuge wurden in dieser Entscheidung nicht behandelt. All dies zeigt, dass die durch Wind-kraftanlagen in der Nähe von Landeplätzen und Segelfluggeländen eintretende Konfliktsituation nach wie vor vorhanden ist und durch die „Energiewende“ und die zunehmende Errichtung von „Windparks“ immer mehr Bedeutung gewinnt.

### III) **Schlußfolgerungen**

Auch für den Luftsport, sei es in der Form des Motorflugs, des Segelflugs, des Fliegens mit Luftsportgeräten oder auch den Modellflug galt bisher die in § 1 LuftVG normierte „Freiheit des Luftraum“ mit den dort genannten rechtlichen Einschränkungen. Diese Einschränkungen dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die Ausübung des Luftsports gerade an den dafür unabdingbar notwendigen Landeplätzen, Segelfluggeländen und Modellfluggeländen weitgehend verhindert oder auf eng umgrenzte kleine Bereiche beschränkt wird. Die in den einschlägigen Richtlinien zum Flugbetrieb genannten Hindernisfreiflächen und Platzrundenabstände müssen im Rahmen des Rücksichtnahmegebots als Mindeststandards zur Gefährdungsabwehr angesehen werden, und zwar für alle Flugplätze und die dort zulässigerweise verkehrenden Luftfahrzeugarten. Die Darlegungs- und Beweislast für den Ausschluss einer Gefährdung bei Unterschreitung dieser Mindeststandards darf nicht bei den Flugplatzbetreibern liegen, sondern ist, wenn man eine Unterschreitung überhaupt zulassen will, alleine Sache desjenigen, der sich auf einen Ausschluss der Gefährdung beruft und die Standards nicht einhalten will. Insoweit muss auch dem Gesichtspunkt der Priorität, also des langjährigen Bestandsschutzes eines Flugplatzes vermehrt Rechnung getragen werden. Ein rechtlicher Ansatzpunkt hierfür ergibt sich aus dem auch für Flugplatzgenehmigungen nach § 6 LuftVG, also für Landeplätze und Segelfluggelände, nach der Rechtsprechung des BVerwG maßgebenden Vorrang der Fachplanung nach § 38 BauGB (zur Anwendung des Fachplanungsprivilegs für isolierte luftverkehrsrechtliche Genehmigungen vgl. BVerwG Beschluß vom 13.12.2006, 4 B 73/06) Die Reichweite des Fachplanungsprivilegs bezieht sich auf alles, was räumlich und funktional zu einem Flugplatz gehört. (Battis/Reidt, BauGB § 38 Rdz. 11). Daraus ergibt sich eine Sperrwirkung für die Genehmigung von Vorhaben und die kommunale Bauleitplanung (Battis/Reidt aaO. Rdz. 22). Ein solches Vorhaben darf die fachplanerische Zweckbestimmung eines nach § 6 LuftVG genehmigten Flugplatzes nicht beeinträchtigen. Eine derartige Beeinträchtigung kann jedoch durch die Genehmigung einer Windkraftanlage oder gar eines Windparks im Umfeld eines Flugplatzes ohne weiteres, auch dann angenommen werden, wenn die Mindeststandards, die für einen gefährdungsfreien Flugbetrieb angesetzt werden unterschritten würden. Da ein genehmigtes Segelfluggelände nicht nur die Segelflug-Ausbildung und Segelflug-Schulung beinhaltet, sondern generell dem „Segelflugsport“ dienen soll, folgt aus dem Fachplanungsprivileg auch die Sicherung eines ausreichenden hindernis-freien Übungsraums in Reichweite des Flugplatzes und die Möglichkeit eines hindernisfreien Anflugs bei Wettbewerbs- und Streckenflügen. Mit anderen Worten: Insbesondere der Segelflug darf aufgrund seiner fast 100 jährigen Geschichte und der jahrzehntelangen Existenz seiner genehmigten Flugplätze auch durch die „Energiewende“ nicht in kleinräumige enge Reservate abgedrängt werden.

Man darf auf der Grundlage der derzeitigen Rechtsprechung bei der Ansiedlung von Windkraftanlagen im Umfeld eines Flugplatzes sicherlich Kompromisse machen müssen, jedoch nicht Kompromisse um jeden Preis oder gar um den Preis einer Gefährdung des Flugbetriebs, insbesondere des Ausbildungsbetriebes.

### IV) **Empfehlungen**

- Herstellung eines guten Verhältnisses mit Gemeinden, Kreisverwaltungen, Luftämtern



- Rechtliche Absicherung des tatsächlich geführten Flugbetriebs
- Frühzeitige Kontaktaufnahme mit der Luftfahrtbehörde, dem Kreis der Gemeinde, dem regionalen Luftfahrtverband und dem Vorhabenträger sobald sich die Möglichkeit abzeichnet, dass Windkraftanlagen in der Umgebung des Flugplatzes geplant sind
- Frühzeitige Anmeldung von Einwendungen, Bedenken und Anregungen unter Beachtung dafür maßgebender Fristen (z.B. § 10 Abs. 3, 14 BimSchG)
- Frühzeitige Suche nach Alternativen (z.B. Platzrundenänderung)
- Frühzeitige Information über Landesplanung, Regionalplanung und Kommunalplanung für den Standort von Windkraftanlagen und bereits dort schriftliche Bedenken und Anregungen vorbringen.