



Finanzministerium | Postfach 7127 | 24171 Kiel

Staatssekretär i.V.

An den Vorsitzenden
des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Thomas Rother, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

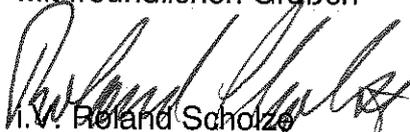
Kiel,  August 2013

Vorlage des MWAVT i.S. „Windkraftanlagen und Flugsicherungseinrichtungen“

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die anliegende Finanzausschussvorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit,
Verkehr und Technologie übersende ich mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen


i.V. Roland Scholze

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit,
Verkehr und Technologie
des Landes Schleswig-Holstein



Ministerium für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt
und ländliche Räume
des Landes Schleswig-Holstein



Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Christopher Vogt, MdL

Vorsitzenden des Finanzausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Thomas Rother, MdL

über das Finanzministerium

26. Juli 2013

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

zu den Auswirkungen der Flugsicherung auf den Neubau und das Repowering von Windkraftanlagen haben Vertreter der Landesregierung am 25.06.2013 ein Gespräch mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) sowie der Deutschen Flugsicherung (DFS) geführt. Das abgestimmte Protokoll sende ich Ihnen anliegend zur Kenntnis. In diesem Gespräch ist aus Sicht Schleswig-Holsteins noch eine Reihe von Fragen offen bzw. im Detail klärungsbedürftig geblieben, insbesondere mit Blick auf ggf. bestehende alternative Lösungsmöglichkeiten. Daher wird das Ministerium für Energiewende, Umwelt, Landwirtschaft und ländliche Räume in Kürze eine Expertise in Auftrag geben, um diese Fragen beantworten zu können. Die bundesweite Ausschreibung für die Einreichung eines Angebotes ist am 23.07.2013 durch die GMSH erfolgt.

Zudem haben der Chef der Staatskanzlei, der Minister für Energiewende, Umwelt, Landwirtschaft und ländliche Räume sowie der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie am 16.07.2013 an den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geschrieben. In der Anlage erhalten Sie eine Kopie des Schreibens.

Parallel werden auch die anderen Länder über die derzeit hier stattfindende Diskussion informiert und gebeten, Informationen über die dortige Genehmigungspraxis zu übermitteln.

Am 05.07.2013 fand ein Gespräch zur Problematik mit den Vorhabenträgern und Gemeinden in Ostholstein statt. Ein weiteres Gespräch ist für den 09.09.2013 in Eutin geplant.

Hierzu sind auch Vertreter des BAF und der DFS eingeladen worden, um ihre Prüfverfahren und die Frage der Alternativabwägungen zu erläutern.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Frank Nägele


Dr. Ulf Kämpfer

Anlagen



Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Herrn Dr. Peter Ramsauer
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

16. Juli 2013

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

gemeinsames Ziel der Bundesregierung und der Landesregierung ist es, die Energiewende in Deutschland umzusetzen. Im Dezember letzten Jahres sind für das ganze Land Schleswig-Holstein die Teilfortschreibungen der Regionalpläne zur Ausweisung von Eignungsgebieten für die Windenergienutzung rechtswirksam geworden.

Ein Schwerpunkttraum der Windenergienutzung ist in unserem Land traditionell der Kreis Ostholstein. Gerade hier zeichnen sich aber Schwierigkeiten im Zusammenhang mit Flugsicherungsbelangen ab: Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) versagt mit Berufung auf § 18 a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und auf Basis von Gutachten der Deutschen Flugsicherung (DFS) jetzt regelmäßig pauschal die Zustimmung zu Anträgen auf Errichtung von Windkraftanlagen (WKA) innerhalb der Eignungsgebiete, die im 15 km-Schutzradius um die VOR-Navigationsanlagen Michaelsdorf und Lübeck liegen.

Ohne Zweifel sind die Belange der Flugsicherung auch aus Sicht der Landesregierung Schleswig-Holstein von besonderer prioritärer Bedeutung. Die international abgestimmten Standards, die hier als Maßstab für die Verkehrssicherheit im Luftraum angewendet werden, müssen daher in alle planerischen und Vorhaben bezogenen Entscheidungen einfließen. Gleichwohl haben wir die Wahrnehmung, dass es in letzter Zeit Kommunikationsschwierigkeiten zwischen BAF / DFS und Landesbehörden in Schleswig-Holstein gegeben hat. Fraglich ist für uns, ob die sehr restriktive und auf Simulationen beruhende Un-

tersagungspraxis der Herausforderung gerecht wird, Flugsicherheit zu gewährleisten aber auch die Energiewende voranzubringen. Wir möchten Sie herzlich bitten, für eine Prüfungspraxis zu sorgen, die konkret und lösungsbezogen ist.

Im Zuge des eingangs erwähnten Aufstellungsverfahrens der Teilfortschreibungen der Regionalpläne in Schleswig-Holstein wurde neben vielen Trägern öffentlicher Belange auch die DFS beteiligt. Sie hat zu allen vorgeschlagenen Windeignungsflächen innerhalb der Schutzzadien um Navigationsanlagen Stellungnahmen abgegeben. Diese waren jedoch so allgemein gehalten, dass daraus nicht ersichtlich wurde, in welchem Umfang es zu Einschränkungen bei der geplanten Errichtung von WKA kommen würde. Das gleiche Vorgehen wiederholt sich auf Ebene der gemeindlichen Bauleitplanung: Auch hier gibt das BAF zusammen mit der DFS nur sehr allgemeine Auskünfte, dass es im Einzelfall zu Einschränkungen in Anzahl und Höhe der zulässigen WKA kommen könnte. Derartige Stellungnahmen bieten keine Anknüpfungspunkte, um erfolgversprechende Flächen auszuweisen und aussichtslose Flächen von vorne herein auszuschließen, sei es auf Ebene der Regionalplanung oder auf Ebene der gemeindlichen Flächennutzungsplanung.

Wir sind der fachlichen Überzeugung, dass es möglich sein muss, aufgrund der Vorbelastung durch bestehende Baulichkeiten ausgeschöpfte oder noch nicht ausgeschöpfte Störpotenziale im Umkreis der Navigationsanlagen genauer, und vor allen Dingen bezogen auf einzelne Windenergie-Eignungsgebiete, konkret zu benennen. Dadurch würde für alle Beteiligten schon in einem frühen Stadium eine möglichst große Planungssicherheit herrschen.

Wir möchten Sie daher eindringlich bitten, in Ihrem Hause möglichst kurzfristig prüfen zu lassen, ob das BAF nicht schon im Zuge der Beteiligung bei Regionalplanaufstellungen und gemeindlichen Bauleitplanungen deutlich detailliertere Stellungnahmen hinsichtlich der Betroffenheit von Navigationsanlagen abgeben kann. In diesem Zusammenhang bitten wir Sie nachdrücklich, Ihren Einfluss geltend zu machen, dass die DFS selbst in die Region kommt und den Betroffenen Vorhabenträgern und Gemeinden ihre Versagungsgründe sowie die Art der Prüfung und die Frage der Alternativabwägungen erläutert. Das nächste Treffen wird Anfang September stattfinden. Wir werden die DFS dazu einladen.

Darüber hinaus hat die Landesregierung Schleswig-Holstein festgestellt, dass die Versagungen von beantragten WKA-Genehmigungen in der Begründung wenig transparent und nachvollziehbar sind und dass sie aus den vorgenannten Gründen für viele Windparkplaner, -betreiber und Gemeinden sehr überraschend kamen. Das hat dazu geführt, dass derzeit sehr viele Gespräche von ganz unterschiedlichen Akteuren aus der Windenergiebranche, der Lokal- und Landespolitik mit dem BAF, der DFS, aber auch externen Gutachtern und Sachverständigen geführt werden und an uns aus diesen Gesprächen immer wieder zentrale Fragen herangetragen werden, die nur gemeinsam mit den Flugsicherungsbehörden zu beantworten sein werden.

Am 25.06.2013 ist eine kleine Fachdelegation aus der Verwaltungsebene der Ministerien (Energiewende /Genehmigungsverfahren, Landes- und Regionalplanung, Luftverkehr) nach Langen gefahren und hat ein Gespräch mit Vertretern der DFS und des BAF geführt, um offene Punkte und Fragen zu diskutieren und um ein gegenseitiges Verständnis für die jeweiligen Positionen zu vermitteln. In diesem Gespräch wurden viele Fachinformationen ausgetauscht. Es blieb aber in zentralen Punkten unklar und konnte auch auf Nachfrage nicht geklärt werden, welche Spielräume der Flugsicherung es bei der Beurteilung von Anträgen für die Errichtung von WKA noch gibt, sei es aufgrund anderer Prüfmethoden oder aufgrund von Modifizierungen am Gesamtsystem der Flugsicherung (durch unterschiedliche Navigationsanlagen). Darüber hinaus sind in der Zwischenzeit weitere, wichtige Fragen aufgekommen und es werden auch weiter neue Fragen entstehen.

Sehr geehrter Herr Minister, wir würden uns wünschen, dass Sie in dem erbetenen Dialog innerhalb Ihres Hauses und mit den nachgeordneten Behörden der Flugsicherung, darauf hinwirken, dass alle Lösungsmöglichkeiten intensiv geprüft werden. Dabei sollten die Antworten jeweils sowohl aus einer aktuellen als auch einer mittelfristigen Zeitperspektive heraus erfolgen.

Wir erhoffen uns ein möglichst zeitnahes Ergebnis, dass uns einerseits in die Lage versetzt, die tatsächlich verfügbaren Potenziale für den Ausbau der Windenergienutzung insbesondere auch mit Blick auf die mögliche Erzeugungsleistung unter Berücksichtigung der Belange der Flugsicherung möglichst genau und flächenbezogen einschätzen zu können. Außerdem erhoffen wir uns, mehr als das sich derzeit in den Gesprächen abzeich-

nende Windenergiepotenzial auf den ausgewiesenen Windenergieeignungsflächen ausschöpfen zu können.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Robert Habeck
Minister für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume

zugleich im Namen des
Kollegen

Reinhard Meyer
Minister für Wirtschaft,
Arbeit, Verkehr und
Technologie

Stefan Studt
Chef der Staatskanzlei
Bevollmächtigter des
Landes Schleswig-Holstein
beim Bund

Windkrafteignungsgebiete und Flugsicherung

Gespräch mit BAF, DFS in Langen bei Frankfurt am 25.06.2013

Teilnehmer:

Bodo Heinzl (BAF – Referatsleiter Sicherheitsaufsicht Technik), Andreas Wiese (BAF – Sicherheitsaufsicht Technik), Stefan Naerlich (DFS – Leiter Navigationsdienste), Mona Andresen (MWAVT VII 436 – Referentin Luftverkehr), Johannes Grützner (MELUR V 6 – AL), Ulrich Tasch (StK – Referent Landesplanung)

Anlass:

Nach § 18 a LuftVG entscheidet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) auf Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation, ob durch die Errichtung von Bauwerken Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können und teilt seine Entscheidung der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes mit. Die Ermittlung, ob und wie sich das Vorhandensein von Bauwerken negativ auf Flugsicherungseinrichtungen auswirken kann, erfolgt nach den internationalen Maßgaben der ICAO (Zivilluftfahrt-Organisation), der die Bundesrepublik Deutschland beigetreten ist. Auf dieser Grundlage erfolgt eine fachtechnische Prüfung, ob Anlagentoleranzen eingehalten bzw. überschritten werden. Sofern festgestellt wird, dass Flugsicherungsanlagen in ihrem betroffenen Radialbereich gestört werden und eine Nutzungseinschränkung besteht, spricht das BAF ein entsprechendes Bauverbot aus. Bei den Standorten der Flugnavigationsanlagen erfolgte bis 2009 eine Prüfung, ob eine Störung innerhalb eines Radius von 3 km um den Anlagenstandort festzustellen ist; dieser Radius wurde zwischenzeitlich auf 15 km erhöht.

Die dargestellte Situation führt u. U. zu einer umfangreich eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit der Windeignungsgebiete und könnte erhebliche negative wirtschaftliche und politische Auswirkungen für den Standort Schleswig-Holstein haben. Die Ausbaubehringen der Windkraftanlagenbetreiber werden derzeit in der zunehmenden Anzahl der Genehmigungsanträge, die monatlich bei der Genehmigungsbehörde eingehen, deutlich.

Der Ausbau der Windenergie trägt einen erheblichen Bestandteil zum Gelingen der Energiewende bei. Daher war es Absicht mit dem Gespräch zu klären, wie der Sachverhalt zu bewerten ist und ob bzw. welche Lösungsmöglichkeiten bestehen, um eine zügige Nutzung der Windeignungsgebiete sicherzustellen.

Die Vertreter der BAF und der DFS erläuterten anhand eines Vortrages die Gesamtsituation aus Sicht der Flugsicherung, das Prüfverfahren im Rahmen von Genehmigungs- und Zulassungsverfahren und die Entwicklung der technischen Regeln in den letzten Jahren (s. Anlage 1). Im Zuge dieses Vortrages wurden die der Landesregierung bekannten wesentlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Verweigerung der Zustimmung zu Genehmigungsverfahren für Windkraftanlagen vor allem im Kreis Ostholstein erörtert.

Im Einzelnen:

Welche Navigationsanlagen werden von der Flugsicherung in SH betrieben und führen zu Einschränkungen bei der Genehmigung von Windkraftanlagen (WKA)?

Die Vertreter der BAF zeigten anhand einer Karte für SH die Flugsicherungseinrichtungen und die damit verbundenen Schutzbereiche (Karte – s. Anlage 2). Bislang wurden besondere Einschränkungen bei der Genehmigung von WKA nur für die Sicherheitsbereiche um die Drehfunkfeuer Michaelsdorf und Lübeck/Klein-Parin festgestellt.

Wie werden die seit 2009 vergrößerten Abstandsradien begründet?

2009 erfolgte die Ausweitung des Schutzbereiches (bislang 3 km) für bestimmte Navigationsanlagen zur Flugsicherung, speziell bezogen nur auf WKA. Festgelegt wurde dies im „Europäischen Anleitungsmaterial zum Umgang mit Anlagenschutzbereichen“ (ICAO EUR DOC 015) der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO). Es gelten seitdem für sog. Drehfunkfeuer (VOR) ein 15 km Radius und für sog. Peiler (DF) ein 10 km Radius. Begründet wurde dies damit, dass empirisch Störungen durch WKA festgestellt wurden, die außerhalb des 3 km-Radius standen. Die Besonderheit der Störwirkung von WKA besteht darin, dass diese nicht stationär sind, sondern abhängig von der Windrichtung und -geschwindigkeit in unterschiedlicher Stärke auftreten. Es ist somit zu erklären, wieso die Störungen nicht unmittelbar im Rahmen der periodischen Flugvermessungen identifiziert wurden, sondern teilweise nur in Einzelfällen. Die ausgesendeten Signale der Anlage werden dabei von den WKA so reflektiert, dass es zu Störmodulationen kommt (abhängig von Windrichtung und -geschwindigkeit). Zusätzlich können weitere Effekte durch die Drehbewegung der Rotoren entstehen (Dopplereffekte und zusätzliche Amplitudenmodulationen abhängig von der Anzahl der WKA), zu deren konkreten Auswirkungen noch keine gesicherten Erkenntnisse vorhanden sind. Das reflektierte Störsignal vermischt sich mit dem Ursprungssignal zu einem dritten Signal, welches vor allem in geringeren Flughöhen und größeren Entfernungen gegenüber dem „richtigen“

Signal dominant sein kann. Das von dem Drehfunkfeuer ausgehende Signal darf insgesamt einen Winkelfehler von maximal 3° haben. Jede einzelne WKA belastet das Signal.

Nach welchen Kriterien sind die Navigationsanlagen verteilt?

Die Verteilung orientiert sich an Luftverkehrsrouten und Anflugbereichen von Flugplätzen. Die Verkehrsströme orientieren sich weiterhin an sogenannten Luftstraßen und damit auch an VOR-Funkfeuern, sowohl für eine radiale Nutzung als auch im Rahmen der Flächennavigation. So liegt z.B. die VOR-Anlage Michaelsdorf in einer Hauptflugroute nach Skandinavien. Die VOR-Anlage Lübeck liegt im Anflugbereich des Flughafens Lübeck.

Können die Anlagen durch andere Navigationsverfahren wie Satellitennavigation ersetzt werden?

Derzeit sind erst knapp 50 % der großen Verkehrsflugzeuge GPS-fähig, obwohl diese Technik bereits seit 15 Jahren im Luftverkehr zugelassen ist und seitens der Flugsicherung mit deutlich schnellerer Umsetzung gerechnet wurde. Die DFS rechnet aktuell damit, dass es doch noch bis 2025 dauern wird, bis eine Vollausrüstung erreicht ist. Erst wenn 90 % der Flugzeuge mit GPS-Technik ausgestattet sind, beginnen bei der DFS Überlegungen, wie ein reduziertes „Rumpfnetzwerk“ der am Boden befindlichen Navigationsanlagen aussehen könnte. Bis zum Jahr 2011 gab es eine Tendenz dazu, Navigationsanlagen abzubauen, wenn sie abgängig waren. Dies ist jetzt nicht mehr der Fall.

Kann die Navigationsanlage Michaelsdorf zukünftig entfallen?

Die DFS hat dies bereits geprüft. Sie ist auch weiterhin erforderlich, weil sie einerseits für die Navigation auf der Skandinavienroute nicht entbehrlich ist und weil sie andererseits eine besondere Aufgabe übernimmt, um den Flugverkehr aus dem militärischen Schießgebiet Putlos/Todendorf herauszuhalten.

Kann man die Störeinflüsse minimieren, indem man die Navigationsanlage auf einen höheren Mast setzt?

Das ist nicht möglich, da die von der Anlage selbst verursachten Störsignale größer werden würden, je höher sie steht: Durch einen erhöhten Standort entstünde eine Abstrahlung nach unten. Die dann vom Boden reflektierten Strahlen würden zusätzliche Störsignale erzeugen. Im Ergebnis entsteht eine „Aufzipfelung“ im Vertikaldiagramm, die bis zur Unbrauchbarkeit der Navigationsanlage führen kann. Es ist daher empfehlenswert, die Anlage so niedrig wie möglich aufzubauen.

Kann man die Navigationsanlage an einen anderen Standort verlagern?

Dies wäre höchst aufwändig, weil damit Auswirkungen auf den gesamten Luftraum verbunden wären und eine Verlagerung von Flugrouten erforderlich wäre. Die DFS schließt daher einen Umzug von Anlagen aus. Außerdem ist es aus Sicht der Landesplanung unwahrscheinlich, dass sich in Schleswig-Holstein ein Alternativ-Standort finden ließe, der nicht auch zu Beeinträchtigungen bei der Errichtung von WKA andernorts führen würde.

Gibt es andere / neuere Technik, die weniger stör anfällig ist?

Es gibt sog. DME-Anlagen (DME - *distance measuring equipment* – Entfernungsmessgerät), die keine Probleme mit WKA bereiten. Allerdings ist eine eindeutige Positions- und Richtungsbestimmung der Flugzeuge nur durch ein Zusammenspiel von mehreren DME- Anlagen möglich, die eine besondere Empfängertechnik erfordert. Die derzeitige DME-Infrastruktur lässt noch keine flächendeckende Anwendung der DME/DME-Flächennavigation zu und müsste zunächst erheblich ausgebaut werden.

Zudem gibt es die älteren NDB-Anlagen (ungerichtete Funkfeuer), die auch nicht durch WKA gestört werden. In der Flugsicherungs-ausrüstungsverordnung ist vorgeschrieben, dass Flugzeuge immer mit Geräten zur Erkennung von DME- und VOR-Signalen ausgestattet sein müssen, während eine Ausrüstung für NDB-Anlagen nur optional festgelegt ist. Zudem ist eine Flächennavigation mit NDB-Anlagen international nicht vorgesehen.

Daher sind VOR-Anlagen grundsätzlich nicht entbehrlich.

Wie funktioniert das Prüfverfahren und gibt es Optimierungsmöglichkeiten zugunsten weiterer WKA-Standorte?

Die ICAO-Empfehlung geht davon aus, dass in einem Abstand von 5 bis 10 km für eine WKA und in einem Abstand von 10 bis 15 km für bis zu fünf WKA keine Einwände bestehen. Dies ist begründet durch eine vereinfachte „Abzählmethode“ unter Worst-Case-Betrachtungen, die von der DFS in dieser vereinfachten und formalisierten Form nicht angewendet wird. Sie macht immer Einzelfallbetrachtungen, kann dadurch deutlich genauer analysieren und damit mehr WKA innerhalb des Schutzbereiches zulassen. Die DFS agiert damit nach eigenen Aussagen betreiberfreundlich und arbeitet mit einer Bewertungsmethodik, die laufend anhand von Auffälligkeiten bei Flugvermessungen, Vergleichen mit Prognosen anderer Methoden und Erfahrungswissen validiert wird. Darüber hinaus tauscht sich die DFS regelmäßig mit internationalen Flugsicherungspartnern hinsichtlich der Erfahrungen im Umgang mit WKA aus.

Im Zuge technischer Weiterentwicklungen sind die derzeitigen Methoden noch weiter

anpassungsfähig. Hierzu ist eine Validierung durch rückführbare experimentelle Messungen erforderlich, wobei es sich nach derzeitigen Erkenntnissen um hochkomplexe Zusammenhänge handelt. Derzeit läuft diesbezüglich ein Forschungsvorhaben (Projektträger Physikalisch-Technische Bundesanstalt Braunschweig) zu den Berechnungsmethoden von Störeinflüssen mit dem Ziel, diese weiter zu präzisieren. Das BAF ist an dem Projekt beteiligt.

Können externe Gutachten zu möglichen Störwirkungen dazu beitragen, mehr WKA-Standorte zu ermöglichen?

DFS und BAF signalisieren Bereitschaft, externe Gutachten mit in die Bewertung einzubeziehen. Grundsätzlich sei es aufgrund der Dynamik der Störungen durch WKA schwierig, repräsentative Messungen für alle „Bewegungs-Fallkonstellationen“ einer WKA zu erheben. Die periodisch durchgeführten Flugvermessungen bilden meist nicht alle Störungen ab (s.o.). Daher sind zusätzliche Berechnungen und Simulationen notwendig. Die DFS hält es jedoch für unwahrscheinlich, dass externe Gutachten zu Ergebnissen kommen können, die deutlich von den DFS-Gutachten abweichen. Die DFS behält sich daher stets eine Plausibilitätsprüfung vor, wobei bisherige Erfahrungen in der Anwendung der verschiedenen, auf dem Markt verfügbaren Bewertungsmethoden einfließen.

Sollten externe Gutachten in Auftrag gegeben werden, empfiehlt die DFS, sich im Vorwege hierzu abzustimmen, um allgemein akzeptierte Ergebnisse zu erlangen.

Was will das BAF / die DFS zukünftig verbessern?

Die beim BAF vorliegenden Daten der gemeldeten Anlagenschutzbereiche sollen in Form einer digitalen Karte zukünftig auch für Gemeinden, Planer und Projektierer frei zugänglich sein. Zusammen mit ergänzenden Informationen zur Rechtslage und zum Prüfverfahren soll dies zeitnah verfügbar gemacht werden.

Das BAF und die DFS planen zudem, in den entsprechenden Bund-Länderausschüssen ihre Vorgehensweisen und Positionen intensiver zu erläutern und einen Leitfaden zu erstellen, in dem die Vorgehensweise dargestellt und erläutert wird.

In welchen Eignungsgebieten innerhalb der erweiterten Schutzbereiche sind zukünftig noch WKA möglich, in welchen vielleicht nur noch wenige Einzelanlagen möglich und welche sind bereits hinsichtlich der Störpotenziale ausgeschöpft?

In sehr allgemeiner Form könne kurzfristig ermittelt werden, ob an einem Funkfeuer die Störpotenziale schon ausgeschöpft sind oder nicht. Genauere Aussagen über den Umfang sind nicht möglich, da die DFS grundsätzlich nicht die Planung für andere Behörden übernehmen kann.

Das Verwaltungsgericht Hannover hat einen geringeren Anlagenfehler für die Berechnung des Gesamtstörpotenzials als zumutbar betrachtet - warum findet diese Vorgehensweise nicht auch in SH Anwendung?

Die DFS teilt nicht die Auffassung des Gerichts, da durch die dazu erforderlichen engeren Betriebs- und Monitorparameter eine erhöhte Ausfallrate der Anlage erwartet wird. Die DFS hat daher Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover eingelegt.

Eine Abweichung vom bisherigen Verfahren ist aus Sicht BAF/DFS derzeit nicht möglich. Die Vertreter der Landesregierung hoben hervor, dass man weiterhin Lösungsmöglichkeiten prüfen werde, um insbesondere im Kreis Ostholstein einen weiteren Ausbau unter Beachtung der Flugsicherheit zu erreichen. Die Vertreter der BAF/DFS sagten zu, bei Bedarf weitere Fragen und Vorschläge zur Lösung des Problems zu erörtern.