



Funkfeuer, Radar und Co.

—

Belange des Luftverkehrs geknackt?

M A S L A T O N

Rechtsanwalts-gesellschaft mbH

Leipzig · München · Köln

Holbeinstraße 24, 04229 Leipzig

Prof. Dr. Martin Maslaton, Recht der Erneuerbaren Energien
TU Chemnitz / TU Bergakademie Freiberg,
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick

Prof. Dr. Martin Maslaton



Prof. Dr. Martin Maslaton ist Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht sowie geschäftsführender Gesellschafter der MASLATON Rechtsanwalts-gesellschaft mbH, die sich schwerpunktmäßig mit sämtlichen Fragen des Rechts der Erneuerbaren Energien befasst.

Als Hochschullehrer unterrichtet er das Recht der Erneuerbaren Energien und das Umweltrecht an der TU Chemnitz / TU Bergakademie Freiberg, publiziert und referiert national und international zu diesen Themen, mit denen er sich im Rahmen seiner damaligen Tätigkeit als Referent im Deutschen Bundestag seit 1987 beschäftigt. Er ist als Funktionsträger in einer Reihe von Branchenverbänden engagiert.

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick

I. Rechtsgrundlagen



I. Rechtsgrundlagen

1) Errichtung von WEA in Bauschutzbereichen, §§ 12, 17 LuftVG

- bei Genehmigung von Flughäfen (Planfeststellung) wird immer sog. Bauschutzbereich festgelegt, § 12 LuftVG
 - Bereich, in dem Baubeschränkungen gelten
 - Beachte: Kein materielles Bauverbot sondern lediglich
 - Zustimmungserfordernis der Luftfahrtbehörden für Genehmigung zur Errichtung von Bauwerken
- beschränkter Bauschutzbereich, § 17 LuftVG
 - Bereich im Umkreis von Landeplätzen und Segelfluggeländen, für den Luftfahrtbehörde Zustimmungserfordernis zur Genehmigung der Errichtung von Bauwerken bestimmen kann
 - Folge: ebenfalls Zustimmungserfordernis

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

1) Errichtung von WEA in Bauschutzbereichen, §§ 12, 17 LuftVG

- Maßstab für Entscheidung der Luftverkehrsrechtlichen Zustimmung

→ Aufgabe der Luftfahrtbehörden: Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs, § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG

→ Zustimmung nach § 14 LuftVG zur Errichtung eines Bauwerks (WEA) darf nur verweigert werden, wenn eine konkrete Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs vorliegt

OVG Weimar, Urt. v. 30.09.2009 (1 KO 89/07); VG Aachen, Urt. v. 24.07.2013 – 6 K 248/09

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

1) Errichtung von WEA in Bauschutzbereichen, §§ 12, 17 LuftVG

- Maßstab für Entscheidung der Luftverkehrsrechtlichen Zustimmung

→ entscheidet die Behörde nicht innerhalb von 2 Monaten nach Eingang des Ersuchens, dann gilt die Zustimmung gem. § 12 Abs. 2 S. 2 LuftVG als erteilt

→ sog. Zustimmungsfiktion

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

2) Errichtung von WEA außerhalb der Bauschutzbereiche, § 14 LuftVG (relevant z.B. auch für Platzrundenproblematik und Bauhöhenbeschränkung)

- gem. **§ 14 LuftVG** darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken, die eine **Höhe von 100 m** über der Erdoberfläche überschreiten, außerhalb des Bauschutzbereichs nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen

→ ebenfalls kein materielles Bauverbot sondern lediglich Zustimmungserfordernis

BEACHTEN: Verweisung in § 14 LuftVG auf § 12 LuftVG [innerhalb Bauschutzbereich]

→(daher gilt der gleiche Maßstab wie bei § 12 LuftVG)

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

3) Errichtung in der Nähe von Flugsicherungseinrichtungen nach § 18a LuftVG (relevant z.B. für Flugsicherungsradar und Funkfeuer-VOR)

- § 18 a Abs. 1 S. 1 LuftVG: Bauwerke dürfen nicht errichtet werden, wenn dadurch Flugsicherungseinrichtungen „*gestört werden können*“

-Wortlaut geht von hypothetischer Betrachtung aus („könne“)

- deshalb ist bislang vieles zum Maßstab umstritten
- auch hier wird man **konkrete Gefahr** für die Funktionssicherheit der Anlage und damit zwangsläufig verbunden für die Sicherheit des Luftverkehrs verlangen
- folgt schon aus Schutzzweck und Aufgaben des LuftVG
- unterschiedliche Maßstäbe bei gleichem Schutzgut (Sicherheit des Luftverkehrs) sind nicht gerechtfertigt



I. Rechtsgrundlagen

3) Errichtung in der Nähe von Flugsicherungseinrichtungen nach § 18a LuftVG (relevant z.B. für Flugsicherungsradar und Funkfeuer-VOR)

- zwar hat die jüngste Rechtsprechung offengelassen, ob eine konkrete Gefahr im Rahmen des § 18a LuftVG maßgeblich ist
- aber inhaltlich hat sie gleichwohl die gängige Definition für eine konkrete Gefahr angewendet

VG Aachen, Urt. v. 24.7.2013 – 6 K 248/09:

„[...] nicht nur hypothetisch, sondern mit hinreichender Wahrscheinlichkeit und in absehbarer Zukunft mit einem Schadenseintritt zu rechnen ist.“

- genauere Erklärungen und aktuelle Entwicklungen unter II.

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

3) (P) Darlegungslast

- fraglich ist weiter, wer diese Stufen und damit die Störung nachzuweisen hat
- Frage der Darlegungslast ist im Hinblick auf Störungen von Flugsicherungsanlagen weitestgehend geklärt:

„Eine Störung setzt erstens voraus, dass die Windenergieanlage die Funktion der Radaranlage nachteilig beeinflussen wird. Die entsprechende Darlegungslast liegt bei der Beigeladenen als derjenigen, die allein Einsicht in die technischen Details ihrer Radaranlagen hat und die sich auf ein Entgegenstehen des Belangs beruft.“

vgl.: VG Hannover, Beschl. v 21.12.2010 – 12 B 3465/10; bestätigt durch OVG Lüneburg, beschl. v. 13.4.2011 – 12 ME 8/11 -

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

3) (P) Darlegungslast

- die Darlegungslast für die erste Stufe liegt demnach vollumfänglich bei DFS und BAF als denjenigen, die sich i.d.R. auf die angebliche Beeinträchtigung der Radaranlage berufen
- **bislang ungeklärt war hingegen die Frage, wer die Darlegungslast im Hinblick auf die „zweite Stufe“, also die Schadensprognose anhand der konkret betroffenen Luftfahrtbetrieblichen Umstände trägt**
- bestätigt durch die Rspr. des VG Aachen kann gut die Auffassung vertreten werden, dass im Rahmen der Entscheidung nach § 18a LuftVG die Darlegungs- und Beweislast beim nach § 18a LuftVG zuständigen BAF bzw. gutachterlich vorbereitenden DFS liegt

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

3) (P) Beurteilungsspielraum des BAF/ DFS

- aktuell wird von Seiten der DFS aber auch zum Teil von Seiten der Rechtsprechung davon ausgegangen, dass der DFS bzw. dem BAF bei der Beurteilung nach § 18a LuftVG ein sog. Beurteilungsspielraum zustünde
- dabei gibt es keine Rechtsgrundlage für einen solchen Beurteilungsspielraum
 - zudem führt die Anwendung eines solchen Spielraums dazu, dass eine Entscheidung nach § 18a LuftVG nur eingeschränkt gerichtlich überprüfbar wäre, nämlich dahingehend, ob die Einschätzung der DFS vertretbar ist
 - würde dazu führen, dass DFS weitestgehend selbstbestimmt entscheidet, ob WEA zulässig ist

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

3) (P) Beurteilungsspielraum der Bundeswehr

➤ auch die Bw macht einen solchen für sich geltend:

- **das VG Aachen lehnte einen militärischen Beurteilungsspielraum für die Frage, ob Radarauswirkungen flugbetrieblich hinnehmbar sind jedoch ausdrücklich ab:**

„Ob mithin die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Radarerfassung von Luftfahrzeugen durch die von den Windenergieanlagen generierten Überblendungen der Radarbilder zu „Störungen“ im Sinne des § 18a LuftVG führen, ist von der Kammer vollumfänglich zu prüfen. Ein Beurteilungsspielraum, der aus verfassungsrechtlich er Sicht (Art. 19 Abs. 4 GG) ohnehin die Ausnahme darstellen muss, [...] kommt der Bundeswehr [...] insoweit nicht zu.

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

3) (P) Beurteilungsspielraum der Bundeswehr

Gründe:

- Radarauswirkungen berühren nicht den „Verteidigungsauftrag“ der Bw, daher kein „verteidigungspolitischer Spielraum“
- militärische Flugsicherung unterscheidet sich nicht von ziviler Flugsicherung (→ also auch kein Spielraum für DFS/BAF ?!)
- außerdem: ungerechtfertigte Grundrechtsbeeinträchtigung Dritter
 - Vorhabenträger können materielle Baufreiheit nicht ausnutzen – ein solcher Eingriff bedarf einer Rechtfertigung die nicht durch eingeschränkt überprüfbare Einschätzungen gewährleistet werden kann

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

3) (P) Bindungswirkung?

- wohl keine Bindungswirkung der Genehmigungsbehörde
- Hintergrund dessen ist das lediglich materielle Bauverbot welches aus den Vorschriften resultiert

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

4) § 35 Abs. 3 S. 1 Nr. 8 BauGB (relevant z.B. für Luftverteidigungsradar und Wetterradar)

- Störung der Funktionsfähigkeit von Radaranlagen i. S. d. § 35 Abs. 3 S. 1 Nr. 8 BauGB?
 - bei Radaranlagen sind grds. § 35 Abs. 3 S. 1 Nr. 8 BauGB und § 18a LuftVG parallel anwendbar
 - allerdings sind die Vorschriften des Luftverkehrsrecht spezieller
 - daher ist das BauGB nur für solche Anlagen einschlägig, die nicht von § 18a LuftVG erfasst sind
 - also Luftverteidigungsradar, Wetterradar

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick

II. Radaranlage



II. Radaranlage

1) Maßstab: hinreichend wahrscheinlicher Schadenseintritt

- Maßstab für eine Störung i.S.d. § 18a LuftVG ist damit nicht schon jede irgendwie geartete Beeinträchtigungen einer Flugsicherungsanlage
 - wäre dies der Fall, so würde bereits der Betrieb einer einzigen WEA zu einer Überblendung auf dem Radarbild führen
 - zudem würde das dazu führen, dass WEA im Erfassungsbereich von Flugsicherungsradaren grundsätzlich nicht mehr genehmigungsfähig wären

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



II. Radaranlage

- 1) Maßstab: hinreichend wahrscheinlicher Schadenseintritt
 - maßgeblich ist vielmehr, dass hinreichend wahrscheinlich ein Schadenseintritt zu erwarten ist
 - deshalb kann das in § 18a LuftVG verordnete Bauverbot nur dann angenommen werden, wenn unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr die Beeinträchtigung der Flugsicherungseinrichtung nicht mehr hinnehmbar ist
 - um diese Bewertung vorzunehmen wird in der Rechtsprechung eine 2-Stufen-Prüfung gefordert

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



II. Radaranlage

1) Maßstab: hinreichend wahrscheinlicher Schadenseintritt

- nach Auffassung der Rechtsprechung (zuletzt VG Aachen, Urt.v. 24.07.2013 – 6 K 248/09; aber auch VG Hannover, OVG Lüneburg) ist ein Schadenseintritt nur dann „hinreichend wahrscheinlich“, wenn grundsätzlich zwei Prüfungsstufen erfüllt sind:

- *1. Stufe: es muss eine technisch belegte Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Radaranlage überhaupt nachgewiesen werden können*

→ hier werden v.a. Gutachten von anerkannten Sachverständigen relevant

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



II. Radaranlage

1) Maßstab: hinreichend wahrscheinlicher Schadenseintritt

➤ *2. Stufe: hier gilt es zu bewerten, ob diese Beeinträchtigung unter Berücksichtigung der konkreten flugbetrieblichen Gesichtspunkte (Flugpfade, Nutzungshäufigkeit, alternative Erkennungsmethoden) einen Schadenseintritt künftig hinreichend wahrscheinlich erscheinen lassen*

→ **es muss also anhand der konkreten flugbetrieblichen Umstände (Flugpfade, Back-Up-Systeme, usw.) auch die luftfahrtbetriebliche Relevanz der Radarauswirkungen nachgewiesen werden!**

→ **ganz neue Entwicklung!**

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick

III. Funkfeuer, VOR



1. Allgemeines

- Drehfunkfeuer (engl. VOR) dient der Luftfahrtnavigation
→ ein spezielles Funksignal zeigt dem Empfänger im Flugzeug die Richtung zum Funkfeuer
- Abkürzung VOR steht für VHF Omnidirectional Radio Range, VHF (Very High Frequency) ist das englische Synonym für die Ultrakurzwelle (UKW)
- Omnidirectional Radio Range bedeutet so viel wie „Rundum-Funkortung“
- Unterscheide: VOR und DVOR – letztere ist wesentlich genauer

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



2. (P) Anlagenschutzbereich

- zunächst gilt es, sich zu vergegenwärtigen, dass ein Anlagenschutzbereich, in welchem WEA gleichsam zwangsläufig eine „Störung“ im Sinne des § 18a LuftVG darstellt, respektive eine Funktionsbeeinträchtigung hervorruft, nach den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften nicht existiert
- speziell § 18a LuftVG sieht eine solche Regelung nicht vor
- eine Störung allein aufgrund der Lage innerhalb eines Schutzbereiches ergibt sich auch nicht aus dem „Europäischen Anleitungsmaterial zum Umgang mit Anlagenschutzbereichen

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



2. (P) Anlagenschutzbereich

➤ ICAO EUR DOC 015

„Das vorliegende Anleitungsmaterial enthält Vorschläge für harmonisierte Schutzzonen und definiert Anlagenschutzbereiche für die gängigsten Anlagen. Bauwerke innerhalb der Anlagenschutzbereiche können unannehmbare Störungen verursachen. Daher sollten alle Bauvorhaben in diesen Bereichen geprüft werden.“

- insofern liefert das Anleitungsmaterial lediglich Empfehlungen
- zudem enthebt eine solche Lage des geplanten Vorhabens im „Anlagenschutzbereich“ die zuständige Behörde auch nicht von einer Einzelfallprüfung der tatsächlichen Auswirkungen der Anlagen



3. Geltung der ICAO - Spezifikationen

- für eine „Störung“ ist somit ebenfalls eine konkrete Gefahr für die Funktionsfähigkeit der VOR-Anlage und damit zwangsläufig auch eine konkrete Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs zu verlangen
- für die spezielle Frage, ob eine VOR funktionsfähig ist, existieren jedoch im Gegensatz zu Radaranlagen sog. „ICAO-Spezifikationen“, die verschiedene Toleranzen für die Funktion (zulässige Winkelfehler) vorsehen
- Bei diesen Regelungen handelt es sich jedoch nicht um Rechtssätze, die wie nationale Gesetze oder Verordnungen Rechtsgeltung beanspruchen können oder anzuwenden wären

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



3. Geltung der ICAO - Spezifikationen

- Vielmehr gilt nach Auffassung des VG Hannover Urst. v. 22.9.2011 – 4 A 1052/10 :

„Das Gericht sieht in den einschlägigen Dokumenten daher fachliche Standards für die Beurteilung des Störpotentials.“

- Den ICAO-Dokumenten und den darin enthaltenen Grenzwerten kommt dabei vergleichbare Bedeutung zu wie der TA-Lärm als „normkonkretisierender“, anerkannter Stand der Technik

Folge:

- werden Grenzwerte nach ICAO überschritten, ist in der Regel eine relevante Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit im Sinne der 1. Stufe d. § 18a LuftVG anzunehmen (vgl.: VG Hannover, Urst. v. 22.9.2011 (4 A 1052/10); auch VG Schleswig, Urst. v. 16.02.2012 (6 A 23/11, 6 A 107/11))



4. Probleme bei der Anwendung der ICAO-Spezifikationen

Welche Grenzwerte gelten?

- bei der Übertragung oder dem Empfang dieses Signals kann es zu „Ungenauigkeiten“ kommen (sog. „Winkelfehlern“)
- diese ergeben sich aus der Addition von

- Bodenstationsfehlern/„Alignmentfehler“

dieser hat Ursachen in der Anlage selbst und ist verteilt auf einen relativ konstanten „Nordausrichtungsfehler“ (Wanderung des magnetischen Nordpols, dieser ist berechen- und vermeidbar) und einem variierenden räumlich-statistischen „Anlagen-Eigenfehler“ (z.B. aus Fertigungstoleranzen)

- Winkelfehler mit externen Ursachen

resultiert aus räumlich baulichen Hindernissen, z.B. durch WEA

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



4. Probleme bei der Anwendung der ICAO-Spezifikationen

- Im Rahmen von § 18a LuftVG wird dabei v. a. diskutiert:
 - Ab welchem Gesamtfehlerwert (interner + externer Fehler) handelt es sich um eine Störung im Sinne des § 18a LuftVG?
 - Welche Winkelfehler durch die Anlage selbst sind zu berücksichtigen?

(Je niedriger der zu berücksichtigende anlageneigene Fehler, umso mehr verbleibt für externer Störeinflüsse durch WEA)

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



a) Zulässige Winkelfehler (gesamt)

- ICAO-Spezifikationen nennen an verschiedenen Stellen unterschiedliche Werte, z.B.: $\pm 3,0^\circ$ und $\pm 3,5^\circ$ als höchstzulässige Winkelfehler
 - VG Hannover, Urt. v. 22.9.2011 (4 A 1052/10): $\pm 3,5^\circ$
 - VG Schleswig, Urt. v. 16.02.2012 (6 A 23/11, 6 A 107/11): $\pm 3,0^\circ$

- DFS geht natürlich von $\pm 3,0^\circ$ aus, obwohl sie bei Stilllegungsversuchen sogar über $\pm 5^\circ$ für unproblematisch hält

- unabhängige Fachleute und Sachverständige halten z.T. sogar weit höhere Winkelfehler für zulässig z.B. bis zu $\pm 6,5^\circ$

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



a) Zulässige Winkelfehler (gesamt)

- Bislang keine einheitliche Rechtsprechung, aber:
 - tatsächlich nennt ICAO die von der DFS angesetzten +/- 3,0° lediglich im unverbindlichen Teil als Beispiel
 - daher spricht Vieles für die Annahme, dass jedenfalls +/- 3,5° zulässig sind

- im Zweifel: Sachverständigengutachten einholen und Verträglichkeit prüfen

- jedenfalls dürfte die übliche Ablehnung durch DFS und BAF in der bisherigen Pauschalität nicht genügen

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



b) Zulässiger anlageninterner Fehler

- der zulässige anlageninterne Fehler ist durch ICAO auf $\pm 2^\circ$ beschränkt (Anlage darf nur bis maximal zu diesem Alignmentfehler betrieben werden)
- häufig wird diese zulässige Maximalabweichung durch den tatsächlichen Anlagenbetrieb (und entsprechende Maßnahmen des Funkfeuerbetreibers) erheblich unterschritten
- **Problem**
 - gilt bei der Ermittlung der Gesamtabweichung (Addition von externem und anlageninternem Fehler) das gesamte zulässige Fehler-budget von $\pm 2^\circ$ für den Alignmentfehler oder der tatsächliche Fehlerwert

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



b) Zulässiger anlageninterner Fehler

Folge:

→ bei Ansetzung des tatsächlichen (geringeren) Fehlerwertes verbleibt ein größeres, zulässiges Fehlerbudget für die externen Fehlerquellen (also durch WEA)

VG Hannover, Urt. v. 22.9.2011 (4 A 1052/10):

- es kommt auf den tatsächlichen Fehler an, dass in der ICAO genannte Höchstbudget vermittelt keine Rechtsposition dieses auch auszuschöpfen
- vielmehr muss die Anlage so fehlerfrei wie möglich betrieben werden, weshalb es auf den tatsächlichen Fehlerwert ankommt, dies gilt selbst dann, wenn mit der Einhaltung dieses niedrigen Fehlerwertes höherer Aufwand verbunden ist

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



b) Zulässiger anlageninterner Fehler

VG Schleswig, Urt. v. 16.2.2012 (6 A 23/11, 6 A 107/11)

- maßgeblich ist allein das zulässige Höchstbudget, der Radaranlagenbetreiber ist nicht gehalten, sein für den rechtmäßigen Betrieb zulässiges Fehlerbudget einzuschränken
- insbesondere würde ihm durch die „quasi-Festschreibung“ des geringeren tatsächlichen Fehlerbudgets der zulässige Spielraum für den Betrieb seiner Anlage genommen

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



b) Zulässiger anlageninterner Fehler

Ergebnis:

- bislang keine einheitliche Rechtsprechung, beide verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen stehen sich diametral gegenüber und sind bislang noch nicht durch die zuständigen OVGs überprüft worden
- (VG Schleswig urteilte zeitlich nachfolgend und auch explizit in Kenntnis der gegenteiligen Auffassung des VG Hannover)
- **Aber:**
 - Rechtsauffassung des VG Schleswig führt zu einer nicht gerechtfertigten Belastung der Windenergie (unverhältnismäßig) VOR kann ja betrieben werden, durch Abzug des max. Alignment-Fehlers wird jedoch Windenergie entgegen Privilegierung im Umfeld von VOR faktisch ausgeschlossen!

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



c) Weitere Probleme

- DFS nutzt unzulässige Bewertungsmethode („Plausi-Check“) bei ihrer Stellungnahme – ICAO sieht ausdrücklich Simulationen vor
- an einzelnen VOR hält DFS selbst nachgewiesene Winkelfehler von über 5° für ungefährlich
- statt gefährliche VOR stillzulegen nutzt DFS die Möglichkeit im Flugmaterial (AIP) auf Funktionsbeschränkungen der Navigation hinzuweisen – Verhältnismäßigkeit

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick



I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick

IV. Ausblick



Weitere Problemfelder:

I. Rechtsgrundlagen

II. Radaranlage

III. Funkfeuer VOR

IV. Ausblick

➤ MRVA

➤ Platzrunden

➤ Einschätzungsprärogative

➤ Tiefflugstrecken



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

M A S L A T O N

Rechtsanwalts-gesellschaft mbH

Leipzig · München · Köln

Holbeinstraße 24, 04229 Leipzig

Prof. Dr. Martin Maslaton, Recht der Erneuerbaren Energien
TU Chemnitz / TU Bergakademie Freiberg,
Fachanwalt für Verwaltungsrecht