



Konfliktbewältigung in der Bauleitplanung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

M A S L A T O N

Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

Leipzig · München · Köln

Holbeinstraße 24, 04229 Leipzig

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

Dr. Dana Kupke
Fachanwältin für Verwaltungsrecht



Prof. Dr. Martin Maslaton

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

Prof. Dr. Martin Maslaton ist Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht sowie geschäftsführender Gesellschafter der MASLATON Rechtsanwaltsgesellschaft 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.

Dr. Dana Kupke



I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

Dr. Dana Kupke ist Rechtsanwältin in der MASLATON Rechtsanwalts-gesellschaft mbH aus Leipzig, die sich schwerpunktmäßig mit sämtlichen Fragen des Rechts der Erneuerbaren Energien befasst. Sie betreut als Fachanwältin für Verwaltungsrecht beratend und forensisch zahlreiche Projekte zur Errichtung von Erneuerbaren-Energien-Anlagen vornehmlich in Fragen des regionalen und örtlichen Planungsrechts, des Anlagenzulassungsrechts sowie des Umweltrechts. Darüber hinaus berät und vertritt sie verschiedene Kommunen und Kommunale Verbände in allen Fragen des Kommunalrechts sowie des kommunalen Abgabenrechts, wofür sie sich durch ihre Promotion besonders qualifiziert hat. In jüngster Zeit nimmt das Vergaberecht einen weiteren Schwerpunkt ihrer anwaltlichen Tätigkeit ein



I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

I. Luftverkehrsrecht



Ausgangslage

I. Luftverkehrsrecht

➤ In letzter Zeit kommt es häufiger vor, dass Änderungen der Bauleitplanung durch die zuständige Aufsichtsbehörde nicht genehmigt werden, weil eine Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation eine mögliche Störung erkannt haben will

II. Artenschutz

III. Städtebauliche Verträge

IV. Abstandsflächen

➤ Eine pauschale Versagung der aufsichtlichen Genehmigung auf dieser Grundlage ist häufig rechtswidrig, weil oft nicht beachtet wird, dass bei erhobenen Einwänden zwar das planerische „Konfliktbewältigungsgebot“ berücksichtigt werden muss, dieses aber seine Grenzen im Gebot der „planerischen Zurückhaltung“ findet



Ausgangslage – Gebot der Konfliktbewältigung

I. Luftverkehrsrecht

➤ Von jedem Bauleitplan muss verlangt werden, dass er die ihm zuzurechnenden Konflikte bewältigt, also die betroffenen Belange untereinander zu einem gerechten Ausgleich bringt

II. Artenschutz

III. Städtebauliche Verträge

➤ Das gilt sowohl für die bereits bestehenden als auch für die durch die Planung neu aufgeworfenen Konflikte

IV. Abstandsflächen

➤ Der Bauleitplan darf aber der Plandurchführung nur das überlassen, was diese an zusätzlichem Interessenausgleich tatsächlich zu leisten vermag



Ausgangslage – Gebot der planerischen Zurückhaltung

I. Luftverkehrsrecht

➤ Wichtig ist auch die Frage, was im Einzelnen in der planerische Abwägung einzustellen ist

II. Artenschutz

➤ Der Umfang der Planungspflicht ist daher im Zusammenhang mit höherstufigen Planungen, Fachplanungen, sepzial-gesetzlichen Genehmigungsverfahren und dem bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren zu sehen

III. Städtebauliche Verträge

IV. Abstandsflächen

➤ Das BVerwG hat diesen Gesichtspunkt einer **planerischen Selbstbeschränkung** („planerische Zurückhaltung“) wiederholt zur Geltung gebracht

➤ Zudem ist mittlerweile geklärt, dass eine Verlagerung von Problemlösungen aus dem Bauleitplanverfahren auf nachfolgendes Verwaltungshandeln nicht ausgeschlossen ist



Wie wirkt sich das auf die Aufstellung von Bauleitplänen für WEA-Nutzung aus?

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche Verträge

IV. Abstandsflächen

- Es werden dadurch keine unbehebbareren Konflikte beispielsweise im Verhältnis zum Luftverkehr geschaffen
- Andererseits gilt das nur soweit eine Steuerung notwendig ist
- Feinplanung bleibt der Genehmigungsebene vorbehalten, das heißt es handelt sich grundsätzlich um behebbare Konflikte
 - Kein Problem der Bauleitplanung



- Folgendes Beispiel soll das verdeutlichen:

I. Luftverkehrsrecht

Sachverhalt

II. Artenschutz

III. Städtebauliche Verträge

IV. Abstandsflächen

Der Landkreis C ist im Rahmen seiner Zuständigkeit für die Kommunalaufsichtliche Genehmigung der Flächennutzungsplanung einer seiner Aufsicht unterstehenden Gemeinde zuständig. Der Landkreis argumentierte im vorliegenden Fall, dass er die Genehmigung nicht erteilen könne, weil die in Aussicht stehende Bauleitplanung einschlägigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegen stünde. Untermauert wird dies durch eine Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS). Speziell durch die Bauleitplanung sei die Flugsicherungsanlage VOR XY beeinträchtigt, weshalb die flächennutzungsplanerische Sondergebietsausweisung nicht möglich wäre.



1. Maßstab der aufsichtlichen Prüfung

I. Luftverkehrsrecht

- Gem. § 6 Abs. 2 BauGB darf die aufsichtliche Genehmigung nur dann verweigert werden, wenn der FNP nicht ordnungsgemäß zustande gekommen ist oder den Vorschriften des BauGB widerspricht

II. Artenschutz

- Nach § 6 Abs. 2 BauGB liegt es nicht im Ermessen der Behörde – hier dem Landkreis C – eine Genehmigung zu erteilen oder zu versagen

III. Städtebauliche Verträge

- Das bedeutet im Umkehrschluss, dass die Genehmigungsbehörde den FNP lediglich auf Rechtmäßigkeit und gerade nicht auf Zweckmäßigkeit überprüfen darf

IV. Abstandsflächen

- Es kommt nicht darauf an, ob die Genehmigungsbehörde das zum Ausdruck kommende Planungskonzept inhaltlich teilt oder nicht
- Wurde durch die Bauleitplanung ein unbehebbarer Konflikt geschaffen?



1. Maßstab der aufsichtlichen Prüfung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen
 - Dieses Gebot ist nur dann verletzt, wenn eine sachgerechte Abwägung überhaupt nicht stattfindet, in die Abwägung nicht eingestellt wird was nach Lage der Dinge eingestellt werden muss, die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt werden oder nicht zu einem sachgerechten Ausgleich der berührten Belange führt
 - Von Seiten des Landkreis C ist demnach lediglich zu prüfen, ob die Planung der Gemeinde gegen diese rechtlichen Anforderungen verstößt und dadurch Gründe vorliegen, die eine Versagung der Genehmigung tatsächlich rechtfertigen



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

I. Luftverkehrsrecht

- Ein Verstoß gegen das Abwägungsgebot liegt jedoch mit dem FNP nicht vor

II. Artenschutz

- Zu einem derartigen Verstoß gegen materielles Recht führt insbesondere nicht die erfolgte Abwägung hinsichtlich der in der Stellungnahme der DFS vorgetragene Einwände gegen den FNP mit Blick auf das VOR XY

III. Städtebauliche
Verträge

- Es liegt in dem Einwand auch kein unbehebbarer Konflikt der bauleitplanerisch festgesetzten Windenergienutzung mit den Vorschriften des LuftVG

IV. Abstandsflächen



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

a) Einwand der DFS

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche Verträge

IV. Abstandsflächen

- Mit Schreiben vom [...] wandte die DFS gegen die Bauleitplanung die (angebliche) Betroffenheit des VOR XY durch die Realisierung der WEA im Plangebiet ein
- Der Landkreis C nimmt anhand der STN der DFS offenbar an, dass durch die angebliche Betroffenheit die Realisierung der geplanten flächennutzungsplanerischen Sondergebietsfestsetzung im künftigen FNP faktisch ausgeschlossen ist
 - Insbesondere in Gestalt einer einzelfallbezogenen Verweigerung der i.d.R. erforderlichen luftverkehrsrechtlichen Zustimmung



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

b) Kein unbehebbarer Konflikt

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Der Einwand der DFS würde allerdings nur dann zu einer rechtswidrigen und damit nicht genehmigungsfähigen Bauleitplanung führen, wenn tatsächlich eine Verwirklichung der Windenergienutzung durch die betroffenen Belange des VOR XY faktisch und nach jeder Betrachtung ausgeschlossen wäre
- Eine nicht erforderliche Planung liegt dann vor, wenn die Planung aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen keine Aussicht auf Verwirklichung hat

→ BVerwG, Beschl.v. 28.01.1999 (IV CN 5.98);



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

(1) Kein völliger Ausschluss der Verwirklichung dargetan

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche Verträge

IV. Abstandsflächen

- Die DFS müsste in ihrer STN dargelegt haben, dass die Verwirklichung der Windenergienutzung aufgrund der Bedürfnisse der Sicherheit des Luftverkehrs völlig ausgeschlossen wäre
- Im vorliegenden Fall ging sie jedoch davon aus, dass einzelne Projekte im Rahmen einer einzelfallbezogenen möglichen „Einschränkungen“ unterworfen sein könnte
 - Aus dieser Behauptung geht jedoch nicht hervor, dass die gesamte Windenergienutzung im Plangebiet gleichsam unausräumbaren Hindernissen gegenübersteht



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

(2) Kein Konflikt i.S.d. § 18a LuftVG

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

- Zudem dürfte es auch keine Konflikt mit dem materiellen Bauverbot i.S.d. § 18a LuftVG geben

III. Städtebauliche Verträge

- Dieser wäre gegeben, wenn die Windenergienutzung im Plangebiet in jeder Konstellation von vornherein ausgeschlossen wäre

IV. Abstandsflächen



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

(a) Prüfungsmaßstab des § 18a LuftVG

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- An dieser Stelle sei noch einmal deutlich darauf hingewiesen, dass auf den Vortrag von Prof. Maslaton vom 13.11.2013 verwiesen wird, jedoch aufgrund der enormen Relevanz die wesentlichen Eckpunkte noch einmal wiederholt werden



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

(a) Prüfungsmaßstab des § 18a LuftVG

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche Verträge

IV. Abstandsflächen

- § 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



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

(a) Prüfungsmaßstab des § 18a LuftVG

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- 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.“



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

(b) Keine „Störung“ wegen Lage im „Anlagenschutzbereich“

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche Verträge

IV. Abstandsflächen

- Eine Störung wird nicht schon dadurch hervorgerufen, dass die etwaige WEA im Plangebiet innerhalb eines Anlagenschutzbereichs des VOR XY liegt
- 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

➤ ICAO EUR DOC 015



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

(c) Keine „Störung“ wegen einschlägiger ICAO Grenzwerte

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche Verträge

IV. Abstandsflächen

- 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
- Dabei definiert die ICAO, welche Beeinträchtigungen einer Navigationsanlage in Form von Abweichungen noch hinnehmbar sind und welche zu nicht hinnehmbaren und die Luftsicherheit gefährdenden Störungen der Luftsicherheit führen



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

(c) Keine „Störung“ wegen einschlägiger ICAO Grenzwerte

I. Luftverkehrsrecht

- Bei der Übertragung oder dem Empfang dieses Signals kann es zu „Ungenauigkeiten“ kommen (sog. „Winkelfehlern“)

II. Artenschutz

- Diese ergeben sich aus der Addition von

III. Städtebauliche
Verträge

→ 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)

IV. Abstandsflächen

→ Winkelfehler mit externen Ursachen

resultiert aus räumlich baulichen Hindernissen, z.B. durch

WEA



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

(c) Keine „Störung“ wegen einschlägiger ICAO Grenzwerte

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche Verträge

IV. Abstandsflächen

- 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)



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

(c) Keine „Störung“ wegen einschlägiger ICAO Grenzwerte

→ Zulässige Winkelfehler gesamt:

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- ICAO-Spezifikationen nennen an verschiedenen Stellen unterschiedliche Werte, z.B.: +/- 3,0° und +/- 3,5° als höchstzulässige Winkelfehler
- DFS geht natürlich von +/- 3,0° aus, obwohl sie bei Stilllegungsversuchen sogar über +/- 5° für unproblematisch hält



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

(c) Keine „Störung“ wegen einschlägiger ICAO Grenzwerte

→ Zulässige Winkelfehler gesamt:

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Bislang keine einheitliche Rechtsprechung, aber:
- Im Zweifel: Sachverständigengutachten einholen und Verträglichkeit prüfen
- Jedenfalls dürfte die übliche Ablehnung durch DFS und BAF in der bisherigen Pauschalität nicht genügen



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

(3) Zwischenergebnis

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Es kann an dieser Stelle festgehalten werden, dass von den im Rahmen der gegenständlichen Flächennutzungsplanung zu erwartenden WEA nicht grundsätzlich unzumutbare Störungen i.S.d. § 18a LuftVG auf die VOR XY zu erwarten sind
- Eine Störung kann schon deshalb nicht angenommen werden, weil die Anlagen in einem „Anlagenschutzbereich“ des VOR XY lägen



2. Kein Verstoß der Bauleitplanung gg. materielles Recht

c) Ordnungsgemäße Abwägung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Die soeben dargelegten Belange der Sicherheit des Luftverkehrs müssen im Rahmen des Planaufstellungsverfahrens des Flächennutzungsplans entsprechend der bauleitplanerischen Vorschriften des § 1 Abs. 5 bis 7 BauGB berücksichtigt und ordnungsgemäß abgewogen werden
- Im Rahmen ihrer rechtsaufsichtlichen Prüfung hat die Genehmigungsbehörde hinsichtlich des zur Genehmigung anstehenden Bauleitplanes insoweit das gemeindliche Planungsermessen hinreichend zu berücksichtigen
- Vor diesem Hintergrund kann wegen der bloßen Rechtsaufsicht der Genehmigungsbehörde ein Rechtsverstoß beim Abwägungsgebot nur dann festgestellt werden, wenn Abwägungsvorgang fehlerhaft ist oder unter keinen Umständen

§ 1 BauGB entspricht



3. Zusammenfassung

- Im Rahmen der Konfliktbewältigung in der Bauleitplanung gilt es stets folgendes gegenüberzustellen:

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

Gebot der Konfliktbewältigung (§ 1 Abs. 7 BauGB)

VS.

Gebot der planerischen Zurückhaltung (§ 1 Abs. 3 BauGB)

- Häufig Einwände gg. Bauleitplanung mit Blick auf Luftverkehrsrecht
- Bei objektiver Prüfung für dies i.d.R. nicht zur Rechtswidrigkeit der Bauleitplanung
 - Keine pauschalen Behauptungen hinnehmen, immer Einzelfall prüfen



I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

II. Artenschutz



Ausgangslage

I. Luftverkehrsrecht

➤ Im Rahmen der Aufstellung des FNP der Stadt G gilt unter anderem der Standort A als mögliche Konzentrationsfläche für WEA

II. Artenschutz

➤ Ein potenzieller Konfliktpunkt dieser Fläche liegt allerdings darin, dass in einer Entfernung von weniger als 1.000m ein bekannter Brutplatz einer geschützten Vogelart liegt

III. Städtebauliche
Verträge

➤ Der Landkreistag empfiehlt in einem entsprechenden Papier jedoch einen als Tabubereich einzuhaltenden artspezifischen Mindestabstand von 1.000m zwischen WEA und Brutplatz

IV. Abstandsflächen



Ausgangslage

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

➤ Hiervon ausgehend stellt sich die Frage, wie bereits auf der Ebene des FNP mit den Verboten des Artenschutzes nach § 44 BNatschG umzugehen ist?



1. Prüfungsumfang des Artenschutzes in der Bauleitplanung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Die Verbote des Artenschutzes richten sich nicht unmittelbar an den Träger einer Bauleitplanung, sondern knüpfen an bestimmte Tathandlungen an, die erst bei Verwirklichung der Bauleitplanung vorgenommen werden
- Allerdings müssen die Verbote des Artenschutzes im Rahmen der Bauleitplanung bereits mit Blick auf die Erforderlichkeit der Planung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung gem. § 1 Abs. 3 BauGB berücksichtigt werden

vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 26.11.2010 (2 A 32.08)



1. Prüfungsumfang des Artenschutzes in der Bauleitplanung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Will der örtliche Planungsträger demnach durch einen FNP eine bestimmte Fläche als Konzentrationsfläche für WEA darstellen, muss er unter dem Gesichtspunkt der Planerforderlichkeit prüfen, inwieweit durch die Realisierung von WEA innerhalb dieser Fläche artenschutzrechtliche Verbote verletzt werden können
- Zudem muss er von einer Darstellung dieser Fläche Abstand nehmen, wenn nach dieser Prüfung artenschutzrechtliche Verbotstatbestände der Realisierung von WEA unüberwindbar entgegenstünden



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Auf der Ebene des FNP gilt es deshalb z.B. zu prüfen, ob die Realisierung von WEA innerhalb der in Betracht gezogenen Konzentrationsfläche zu einer unüberwindbaren Verletzung des Tötungsverbotes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG führen würde



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

a) Rechtliche Ausgangslage

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Die Rspr. hat mittlerweile geklärt, dass die Verletzung des Tatbestandes des artenschutzrechtlichen Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 S. 1 BNatSchG durch Kollisionen voraussetzt, dass sich das Tötungsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Vorhaben in signifikanter Weise erhöht
- Die Frage nach einer signifikant erhöhten Tötungsgefahr darf nicht davon abhängig gemacht werden, eine Beeinträchtigung der lokalen Population der betreffenden Tierart droht, da das Tötungsverbot nach § 44 BNatSchG individuenbezogen zu verstehen ist

vgl. VG Hannover, Urt. v. 22.11.2012 (12 A 2305/11)



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

a) Rechtliche Ausgangslage

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Ob unter Beachtung dieser Voraussetzung ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko besteht, ist in erster Linie eine naturschutzfachliche Einschätzung
- Zwar können die entwickelten Arbeitspapiere hinsichtlich etwaiger Abstandsempfehlungen zum Zwecke der Grobeinschätzung herangezogen werden
- Allerdings ist es h.M., dass pauschale Abstandsempfehlungen eine einzelfallbezogene Prüfung nicht entbehrlich machen

Vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 12.11.2008 (12 LC 72/07)



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

a) Rechtliche Ausgangslage

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Umstände für die Beurteilung der Signifikanz der Erhöhung des Risikos sind nach Auffassung des BVerwG insbesondere artspezifische Verhaltensweisen, häufige Frequentierung des betroffenen Raumes und die Wirksamkeit vorgesehener Schutzmaßnahmen

Vgl. BVerwG, Urt. v. 14.7.2011 (9 A 12/10)



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

a) Rechtliche Ausgangslage

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Aus dieser Rspr. folgte beispielsweise jüngst das VG Hannover, dass eine Erhöhung des Tötungsrisikos im Wesentlichen von zwei Faktoren abhängt:
 - **1.:** Es muss sich um eine Tierart handeln, die aufgrund ihrer artspezifischen Verhaltensweisen gerade im Bereich des Vorhabens ungewöhnlich stark von den Risiken betroffen ist
 - **2.:** Die Tierart muss sich zum Zwecke der Nahrungssuche häufig im Gefährdungsbereich des Vorhabens aufhalten

VG Hannover, Urt. v. 22.11.2012 (12 A 2305/11)



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

a) Rechtliche Ausgangslage

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Ob unter Beachtung dieser im Einzelfall zu prüfenden Voraussetzungen ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko besteht unterliegt nach der h.M. einer naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative
- Eine gerichtliche Prüfung ist deshalb auf eine Vertretbarkeitskontrolle beschränkt



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

b) Argumentationsansätze für eine fehlende Verletzung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

Argument 1:

- Ob die Voraussetzung, dass sich die betroffene Tierart besonders häufig im Gefahrenbereich der Anlage aufhält, erfüllt ist, kann nicht zwangsläufig und abschließend allein aus dem Umstand hergeleitet werden, dass sich der Brutplatz der betroffenen Tierart in weniger als 1.000m zu dem geplanten Standort befindet
- Grds. kann nämlich nicht ausgeschlossen werden, dass die Tiere trotz des Brutplatzes gerade die in Betracht gezogene Konzentrationsfläche mangels Eignung der betreffenden Flächen weder als Nahrungsfläche noch als Flugwege nutzen



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

b) Argumentationsansätze für eine fehlende Verletzung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

Argument 1:

- Eine solche Annahme bedürfte einer hinreichenden natur-schutzfachlichen Untersuchung
- Sollte die Annahme damit bestätigt werden, kann argumentiert werden, dass ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko bereist deshalb nicht gegeben ist, weil eine häufige Nutzung des Gefährdungsbereichs des künftigen WEA-Vorhabens nicht hinreichend dargelegt und nachgewiesen werden kann



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

b) Argumentationsansätze für eine fehlende Verletzung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

Argument 2:

- Eine weitere Ansatz kann darin gesehen werden, dass ein erhöhtes Tötungsrisiko nur dann anzunehmen ist, wenn die Gefahr von Kollisionen und dadurch bedingten Tötungen von Tieren gegenüber dem normalen Risiko erhöht ist
- Hierfür bietet sich eine vergleichende Betrachtung dahingehend an, wie hoch die Verletzungs- und Todesrate der betroffenen Vögel „normalerweise“ ist und inwieweit sich diese Rate durch die WEA spürbar erhöht

vgl. VG Arnsbach, Urt. v. 22.11.2012 (7 L 2633/10)



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

b) Argumentationsansätze für eine fehlende Verletzung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

Argument 3:

- Für die Frage ob ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko vorliegt, müssen mögliche Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen bereits auf der Tatbestandsebene berücksichtigt werden
- Demnach kommen bereits hier risikominimierende Schutzmaßnahmen und aktive Gegenmaßnahmen zum Schutz der betroffenen Tierarten in Betracht



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

b) Argumentationsansätze für eine fehlende Verletzung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

Argument 3:

„Schließlich ist auch zu berücksichtigen, ob einer signifikanten Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos durch geeignete Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen begegnet werden kann. Dem Senat ist aus der Vorbefassung mit vergleichbaren artenschutzrechtlichen Problemlagen bekannt, dass bezogen auf die Rotmilan verschiedene solche Maßnahmen in Betracht kommen. So können für Jahreszeiten mit hohem Konfliktpotenzial für WEA Abschaltpläne vorgesehen werden. Denkbar ist auch die gezielte Steuerung der landwirtschaftlichen Nutzung im Umfeld der Anlagen, um nach dem Flüggewerden der jungen Greifvögel eine Nutzung des Umfeldes der WEA möglichst unattraktiv zu gestalten. Diese Maßnahme kann mit einer Attraktivitätssteigerung durch Schaffung von Stoppeläckern im weiteren Abstand zu den Anlagen verbunden werden.“



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

b) Argumentationsansätze für eine fehlende Verletzung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

Argument 3:

- Als geeignete Schutzmaßnahmen zur Reduzierung eines kollisionsbedingten Tötungsrisikos auf das Normalmaß kommen nach Auffassung der Rechtsprechung grundsätzlich geeignete Maßnahmen zur Vergrämung der betroffenen Tiere ggf. verbunden mit einer Attraktivitätssteigerung einer außerhalb des Gefährdungsbereichs liegenden Fläche in Betracht

so auch OVG Magdeburg, Urt. v. 26.10.2011 (2 L 6/09)



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

b) Argumentationsansätze für eine fehlende Verletzung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

Argument 3:

- Dabei muss aber auch unter Berücksichtigung der von der h.M. zuerkannten naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative zumindest unter Beachtung der wissenschaftlichen Maßstäbe und der vorhandenen Erkenntnisse zumindest hinreichend dargelegt werden, dass die in Erwägung gezogenen Schutzmaßnahmen bei Projektrealisierung tatsächlich ergriffen werden und fachlich geeignet sind, dass Tötungsrisiko auf ein zulässiges Maß abzusenken
- BEACHTEN: Erfordernis einer auf Bauleitplanebene zumindest hinreichend sicheren Prognose



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

b) Argumentationsansätze für eine fehlende Verletzung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

Argument 3:

- Mithin Prognose der Durchsetzbarkeit der Maßnahme erforderlich
- Eine solche hinreichend sichere Prognose zur Durchführung der in Betracht gezogenen Schutzmaßnahmen könnte beispielsweise durch den Abschluss entsprechender Nutzungs-, Bewirtschaftungs- oder auch sonstigen Verträgen mit den Grundstückseigentümern bereits im Zeitraum der Aufstellung des FNP gewährleistet werden



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

b) Argumentationsansätze für eine fehlende Verletzung

Argument 3:

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Daneben müsste eine hinreichend vertretbare Prognose im Rahmen der zu erkannten Einschätzungsprärogative getroffen werden können, dass die in Erwägung gezogenen Schutzmaßnahmen zur Absenkung des Tötungsrisikos hinreichend geeignet sind
- Demnach bietet es sich an, durch eine naturschutzfachliche Begutachtung zu prüfen, ob das in Rede stehende Tötungsverbot dadurch vermieden werden kann, dass der Gefährdungsbereich im Bereich der geplanten Konzentrationsfläche durch eine entsprechende Bewirtschaftung möglichst unattraktiv als Nahrungshabitat gestaltet werden kann
- Mangels anerkannter Standards der ökologischen Wissenschaft kann die naturschutzfachliche Einschätzung durch die Gerichte nur eingeschränkt überprüft werden



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

b) Argumentationsansätze für eine fehlende Verletzung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

Argument 3:

- Mithin ist für eine hinreichend sichere Prognose ausreichend, wenn durch ein methodisch-einwandfreies Bewertungsverfahren mängelfrei vertretbar die Entscheidung gefunden wird, dass die Schutzmaßnahmen über eine entsprechende naturschutzfachliche Eignung verfügt
- Hierbei gilt es auch zu berücksichtigen, dass verbleibende Restrisiken nach Auffassung des BVerwG durch ein Monitoring abgesichert werden können



2. Möglichkeit der Darstellung der Konzentrationsfläche wg. fehlender Verletzung der Verbotstatbestände

b) Argumentationsansätze für eine fehlende Verletzung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

Argument 3:

„Ein Monitoring kann dazu dienen, aufgrund einer fachgerecht vorgenommenen Risikobewertung Unsicherheiten Rechnung zu tragen, die sich aus nicht behebbaren naturschutzfachlichen Erkenntnislücken ergeben, sofern ggf. wirksame Reaktionsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Es stellt hingegen kein zulässiges Mittel dar, um behördliche Ermittlungsdefizite zu kompensieren, dies umso weniger, wenn – wie hier . Offen bleibt, mit welchen Mitteln nachträglich zu Tage tretende Eignungsmängeln eines Schutzkonzepts wirkungsvoll begegnet werden soll.“

vgl. BVerwG, Urt. v. 14.07.2011 (9 A 12/10)

MASLATON Rechtsanwaltsgesellschaft mbH · www.maslaton.de · Rheinsberg, 14.11.2013

Spreewindtage 2013 – Forum 5 Recht windig



3. Ergebnis

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Demnach kann festgehalten werden, dass es mehrere, in ihrer Anwendung teilweise komplexe Argumentationsansätze gibt, mit deren Hilfe die betroffene Gemeinde bei der Aufstellung ihres FNP durch eine entsprechende naturschutzfachliche Untermauerung eine vertretbare Prognose getroffen werden kann, dass trotz des benachbarten Brutplatzes keine unüberwindbare Verletzung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zu befürchten ist



I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

III. Städtebauliche Verträge



Ausgangslage

I. Luftverkehrsrecht

➤ Im Rahmen von B-Plänen sind auch die Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen nach § 14 BNatSchG zu beachten

II. Artenschutz

➤ Danach sind nicht vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft bereits auf Ebene von B-Plänen soweit wie möglich zu kompensieren

III. Städtebauliche
Verträge

➤ Immer häufiger wird hierfür das Instrument des städtebaulichen Vertrages nutzbar gemacht, der die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen regeln soll

IV. Abstandsflächen

➤ Hierbei gilt es unnötige Fehlerquellen zu vermeiden



1. Rechtliche Bewertung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Grundsätzlich ist der Abschluss von städtebaulichen Verträgen mit Blick auf § 1a Abs. 3 S. 4 BauGB als legitimes Mittel zur Regelung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anerkannt
- Allerdings muss auch eine vertragliche Regelung über die Durchführung der Kompensationsmaßnahme gewährleisten, dass sie hinreichend in die planerische Abwägung des für die Bauleitplanung zuständigen Gemeinderats einbezogen worden ist
- Darüberhinaus müssen die vertraglichen Regelungen, die nach § 1a Abs. 3 S. 3 BauGB gleichwertig neben den Festlegungen im Rahmen der Bauleitplanung stehen, jedenfalls ein Mindestmaß an rechtlicher Bindung der planenden Gemeinde bewirken und in gleicher Weise wie Festlegungen im Bauleitplan sicherstellen, dass die Verpflichtungen greifen, wenn der Plan umgesetzt wird

vgl. BVerwG, beschl. v. 18.07.2003 (4 BN 37.03)



1. Rechtliche Bewertung

a) Konkretisierung der Kompensationsmaßnahme

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Zunächst ist es erforderlich, dass die Gemeinde die Kompensationsmaßnahmen, die sie zur Bewältigung der Eingriffsregelungen für erforderlich hält, im B-Plan oder dem Umweltbericht konkretisiert
- Dabei ist es nicht ausreichend, dass in dem landschaftspflegerischen Begleitplan, der dem Bauleitplan beigelegt ist, eine Empfehlung ausgesprochen ist

vgl. OVG Münster, Urt. v. 06.08.2003 (7a D 100/01)

- Zur Durchführung dieser nach B-Plan erforderlichen Maßnahme muss dann der städtebauliche Vertrag geschlossen sein



1. Rechtliche Bewertung

b) Erforderlicher Zeitpunkt für das Vorliegen der Vereinbarung

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Um das nach der Rspr. geforderte Mindestmaß an rechtlicher Bindung der Gemeinde zu gewährleisten, muss der städtebauliche Vertrag bzw. der Durchführungsvertrag mit der Regelung zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses über den B-Plan bereits wirksam vorliegen
- Allein hierdurch wird gewährleistet, dass die vertragliche Regelung der Kompensationsmaßnahmen hinreichend in die planerische Abwägung einbezogen worden ist

vgl. OVG Münster, Urt. v. 06.08.2003 (7a D 100/01)



1. Rechtliche Bewertung

c) Sicherung der Kompensationsfläche

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Zudem fordert die ständige Rechtsprechung, dass die Realisierung einer Deckung des ermittelten Ausgleichsdefizit durch externe Kompensationsmaßnahmen nach den vertraglichen Vereinbarungen auch hinreichend dauerhaft gesichert sein muss
- Für den Fall, dass die Kompensationsmaßnahmen auf Flächen Dritter durchgeführt werden sollen, wird gefordert, dass neben einer hinreichenden vertraglichen Festlegung der Kompensationsmaßnahme und ihrer Realisierung auch eine dingliche Sicherung der Grundstücke für die geplanten Maßnahmen vorliegt



1. Rechtliche Bewertung

c) Sicherung der Kompensationsfläche

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Hierfür kommt in erster Linie die Eintragung einer Grunddienstbarkeit, alternativ auch eine Baulast in Betracht
- Die dingliche Sicherung für Grundstücksflächen Dritter muss ebenfalls bereits zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses über den B-Plan vorliegen

vgl. OVG Lüneburg, Urt. v. 29.01.2004 (1 KN 296/02); OVG Münster, Urt. v. 28.06.2007 (7 D 59/06)



I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

IV. Abstandsflächen



Ausgangslage

- Oftmals haben in Frage kommende Grundstücke durch ihre Kleinteiligkeit einen für die WEA-Nutzung ungünstigen Zuschnitt
- Dies führt zu dem Problem, dass die Einhaltung der Abstandsflächen, welche bei WEA-Vorhaben sehr groß sind, in einer Vielzahl der Fälle nicht gewährleistet werden kann
- Das führt zu massiven Realisierungshindernissen
- Gemeinden versuchen im Rahmen der Bauleitplanung diese Hindernisse zu minimieren, indem sie geringere Abstandsflächen für WEA-Vorhaben festlegen
- Hiergegen wenden sich häufig die zur Genehmigung des B-Plan zuständigen Behörden

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen



1. Rechtliche Grundlage

I. Luftverkehrsrecht

- Die Grundlage für abweichende Abstandsflächen findet sich im BauGB

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

§ 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB:

„Im Bebauungsplan können aus städtebaulichen Gründen festgesetzt werden:

IV. Abstandsflächen

2a. vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen.“



2. Argumentation Behörde

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde stellt die optimale Ausnutzung der vorhandenen Fläche keinen städtebaulichen Grund dar, sondern liegt allein im Interesse der zukünftigen Betreiberfirma und im Interesse der Grundstückseigentümer
- Sollten die notwendigen Abstandsflächen auf dem „eigenen“ Grundstück nicht eingehalten werden können, dann bestünde die Möglichkeit diese als Baulast auf dem benachbarten Grundstück eintragen zu lassen
- Auch würde der Ersatz von alten WEA durch größere, moderne und technisch optimierte Anlagen (Repowering) keine städtebaulichen Grund für die Festsetzung geringerer Abstandsflächen darstellen



3. Unsere Argumentation

a) Prüfungsmaßstab

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- An dieser Stelle sei noch einmal ausdrücklich betont, dass in solchen Fällen die Kommunalaufsichtsbehörde als Rechtsaufsicht tätig wird
- Sie beschränkt sich dabei auf eine Rechtmäßigkeitsprüfung
- Sie darf unter keinen Umständen die Zweckmäßigkeit eines gemeindlichen Beschlusses prüfen und ihre eigenen Zweckmäßigkeitserwägungen an die Stelle der Gemeinde stellen
- Im Rahmen der Abwägung darf die Kommunalaufsicht die Abwägung der Gemeinde nicht durch ihre eigene ersetzen



3. Unsere Argumentation

a) Prüfungsmaßstab

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Nach § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB ist ausdrücklich eine städtebauliche Rechtfertigung erforderlich
- Dabei liegt es in ihrem Planungsermessen, welche städtebaulichen Ziele sich die Gemeinde setzt
 - Die Gemeinde hat insoweit auch einen weiten planerischen Gestaltungsspielraum, von der Ermächtigung des § 9 BauGB Gebrauch zu machen



3. Unsere Argumentation

a) Prüfungsmaßstab

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Die Verwendung der Festsetzungsmöglichkeiten des § 9 BauGB richten sich somit letztlich danach, was nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere den Planungszielen und den örtlichen Verhältnissen, für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist und dem Gebot gerechter Abwägung der konkret berührten Belange entspricht
- Ob also die angeführten städtebaulichen Gründe für die Festsetzung einer abweichenden Abstandsflächentiefe ein hinreichendes Gewicht haben, um die Zurückstellung zu rechtfertigen, ist eine Frage gerechter Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB



3. Unsere Argumentation

a) Prüfungsmaßstab

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Danach sind die betroffenen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen
- Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot dann nicht verletzt, wenn sich die zur Planung berufene Gemeinde in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung des anderen entscheidet



3. Unsere Argumentation

b) Festsetzung einer geringeren Abstandstiefe rechtmäßig

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Die Gesetzesbegründung des § 9 BauGB betont ausdrücklich, dass die Festsetzungen zum Maß der Abstandsflächen in B-Plänen dem Abstandsflächenrecht der LBO vorgehen
- Die von der Gemeinde angestrebte städtebauliche Zielsetzung einer optimalen Ausnutzung des Planungsraums hält sich im Rahmen des ihr zustehenden Planungsermessens und stellt eine hinreichende städtebauliche Rechtfertigung für die textliche Festsetzung einer verringerten Abstandsflächentiefe dar



3. Unsere Argumentation

b) Festsetzung einer geringeren Abstandstiefe rechtmäßig

(1) Optimale Ausnutzung der vorhandenen Fläche

- Durch die Verkürzung der Abstandsflächen im B-Plan soll eine optimale Ausnutzung der vorhandenen Flächen sichergestellt werden
- Schon vor dem Hintergrund der Rspr., wonach der privilegierten WEA-nutzung substantiell Raum zu verschaffen ist, stellt die gemeindliche Zielsetzung eine hinreichende städtebauliche Rechtfertigung dar
- Ziel der optimalen Ausnutzung findet sich auch im städtebaulichen Optimierungsgebot wieder
- Bestätigung findet dieses Argument in § 1 Abs. 6 Nr. 7 f) BauGB, wonach ausdrücklich die Nutzung erneuerbarer Energien als städtebaulicher Belang genannt werden

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen



3. Unsere Argumentation

b) Festsetzung einer geringeren Abstandstiefe rechtmäßig

(2) Festsetzung muss abwägungsfehlerfrei sein

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Reduzierung der Abstandsflächentiefe für optimale Ausnutzung erforderlich
 - Durch die kleinteiligen Flächen und die schmale Parzellierung
 - Dadurch sind Anforderungen nach LBO nicht einzuhalten
 - Durch restriktive Handhabung von Abweichungen liegt ein Realisierungshindernis für WEA-Vorhaben vor
 - Mitunter komplizierte Eigentumsverhältnisse hinsichtlich etwaiger Baulasten
 - Gebot der Konfliktbewältigung wäre verletzt



3. Unsere Argumentation

b) Festsetzung einer geringeren Abstandstiefe rechtmäßig

(2) Festsetzung muss abwägungsfehlerfrei sein

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Andere, insbesondere nachbarliche Belange kaum tangiert
 - Oftmals schon nicht der Fall, weil die betreffenden Grundstücke unbebaut sind und meist „nur“ der landwirtschaftlichen Nutzung dienen
 - Anderweitige Nutzung i.d.R. durch Festsetzungen des B-Plan ausgeschlossen (insb. Wohnnutzung)
 - Landwirtschaftliche Flächen werden nur geringfügig bis gar nicht tangiert



4. Zwischenergebnis

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

- Festsetzungen von Änderungen der Abstandsflächentiefe in B-Plänen können durch städtebauliche Gründe gerechtfertigt werden
- Die regelmäßige Argumentationsstruktur der Rechtsaufsichtsbehörde hat oftmals keinen Bestand
- In diesen Fällen bietet es sich an, dass frühzeitig der Dialog mit den entsprechenden Behörden gesucht wird, damit ein für alle Beteiligten tragbares Ergebnis gefunden wird



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

I. Luftverkehrsrecht

II. Artenschutz

III. Städtebauliche
Verträge

IV. Abstandsflächen

M A S L A T O N

Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

Leipzig · München · Köln

Holbeinstraße 24, 04229 Leipzig

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

Dr. Dana Kupke
Fachanwältin für Verwaltungsrecht