



Luftverkehr aktuell

- I. Grundlagen
- II. Platzrunden
- III. Pflichtmeldepunkte

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
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Martin Maslaton



- I. Grundlagen
- II. Platzrunden
- III. Pflichtmeldepunkte

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 und referiert national und international zu diesen Themen, mit denen er sich seit 1987 im Rahmen seiner Tätigkeit als Referent im Deutschen Bundestag beschäftigt. Er ist Herausgeber und Autor des im C.H.Beck Verlag erschienenen Standardwerks „Windenergieanlagen“ und ist als Funktionsträger in einer Reihe von Branchenverbänden engagiert.

- I. Grundlagen
- II. Platzrunden
- III. Pflichtmeldepunkte



Maslaton Rechtsanwalts-gesellschaft mbH

- I. Grundlagen
- II. Platzrunden
- III. Pflichtmeldepunkte

- Im Jahr 2002 gegründet; mit 13 Berufsträgern und 30 Mitarbeitern
- Hauptsitz in Leipzig und weiteren Standorten in Köln und München
- Beratungsschwerpunkte sind das Verwaltungsrecht, Energierecht und Zivilrecht mit Fokus auf dezentralen Erneuerbare-Energien- und KWK-Projekte
- Wissenschaftliche Expertise durch Beiträge/ universitäre Vorlesungen
- Standort Leipzig in der Eigenversorgung durch KWK- und PV-Anlage
- Verbandsengagement bei vielen Branchenverbänden (z.B. B.KWK)





I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte

I. Grundlagen



1. Sichtflug

- unter Sichtflug (VFR) versteht man einen Flug, der vom Piloten nach Sicht, das heißt nach den hierfür gültigen Sichtflugregeln durchgeführt wird
- diese Regelungen finden sich u.a. in §§ 28 ff. LuftVO, vgl. auch § 6 LuftVO zu Mindesthöhen
- Sichtflieger hat sich selbstständig [„*see and avoid*“] von Hindernissen fernzuhalten (vgl. § 12 LuftVO)
- Radarführung findet nicht statt

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



2. Instrumentenflug

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte

- „IFR“, auch „Blindflug“ genannt
- bezeichnet das Steuern von Luftfahrzeugen, bei dem die Fluglage ohne Bezug auf äußere Anhaltspunkte ausschließlich und mit Hilfe von Instrumenten an Bord und durch Unterstützung von Fluglotsen am Boden kontrolliert wird
 - Radarführung!
- Instrumentenflugregelungen in §§ 35 ff. LuftVO
- v.a. in Verkehrsflugzeugen eingesetzt



3. Rechtliche Rahmenbedingungen

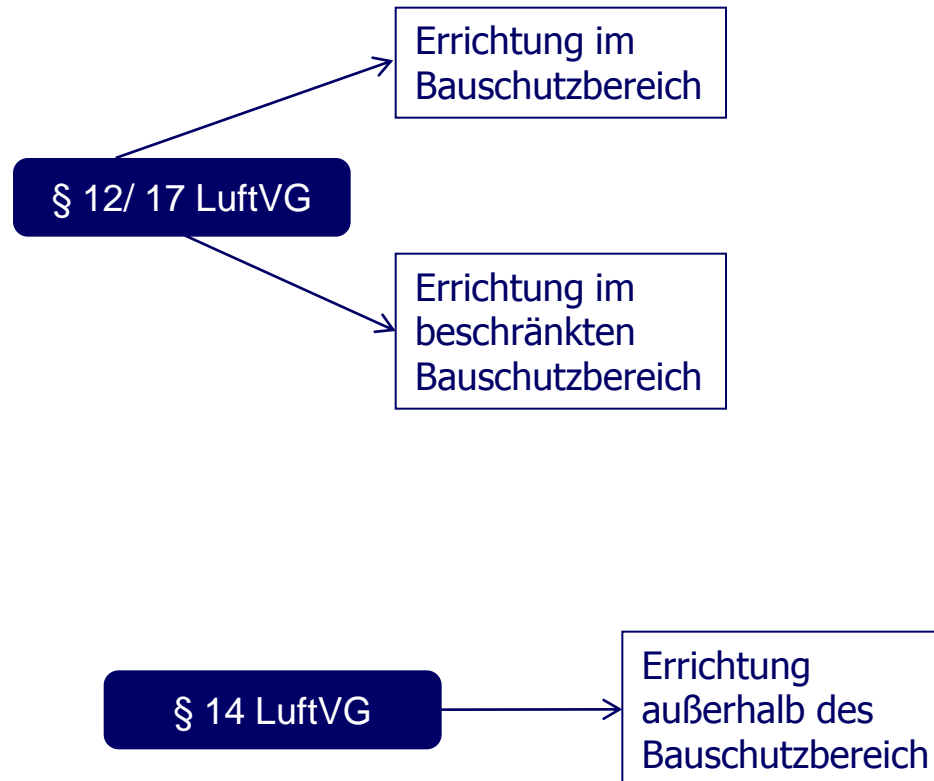
a) Relevante Vorschriften

- im Rahmen der Planung und Genehmigung von WEA gibt es im Luftverkehrsrecht einige wichtige Vorschriften die es zu beachten gilt:

- § 12 LuftVG – Errichtung im Bauschutzbereich (BSB)
- § 14 LuftVG – Errichtung außerhalb des BSB
- § 17 LuftVG – beschränkter BSB
- (§ 18a LuftVG – Flugsicherungseinrichtungen)

3. Rechtliche Rahmenbedingungen

- I. Grundlagen
- II. Platzrunden
- III. Pflichtmeldepunkte





3. Rechtliche Rahmenbedingungen

(1) Rechtsnatur

- § 12/ 14: Zustimmungserfordernis für Bauwerke im Bauschutzbereich bzw. ab einer ges. Höhe von 100m
- d.b. auch im Bauschutzbereich **kein** generelles Genehmigungshindernis
- Mitwirkungsverfahren
- kann auch **fingiert werden** nach Fristablauf

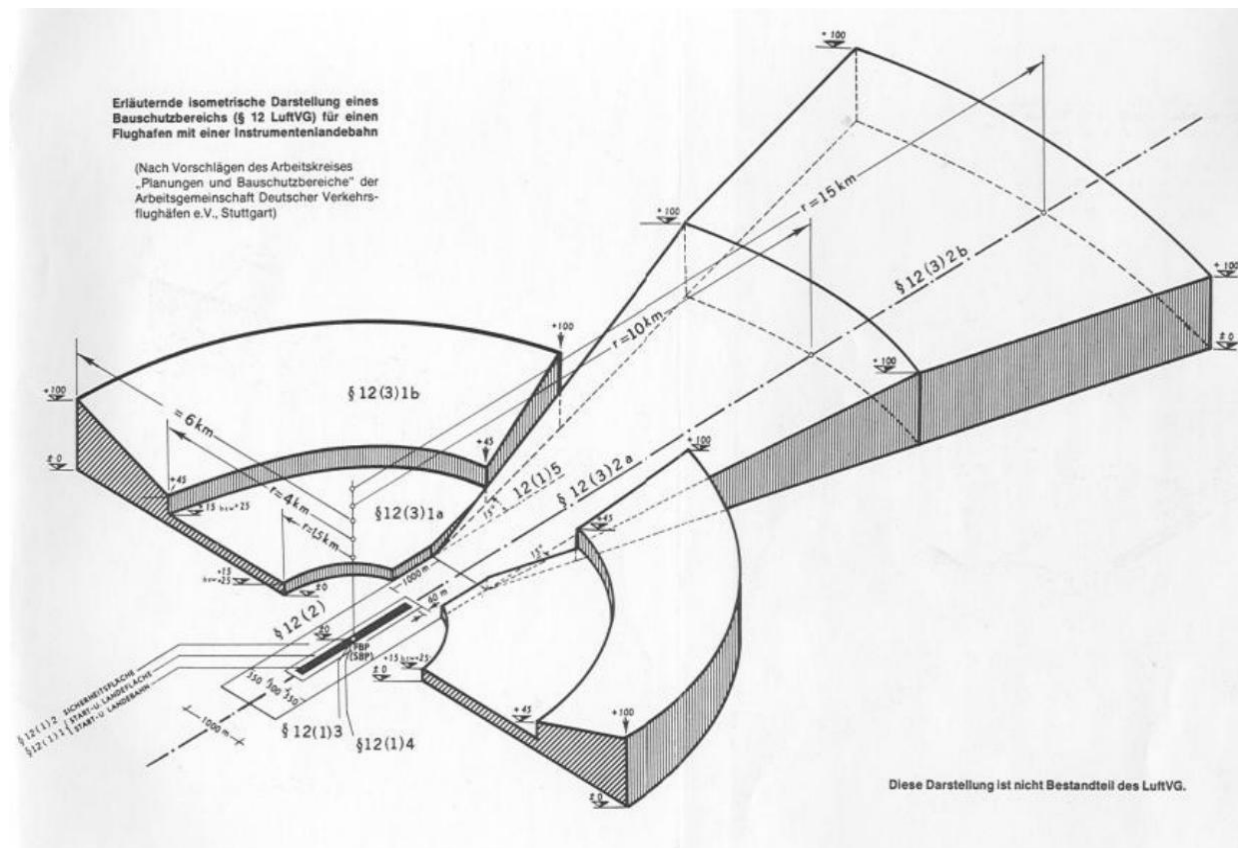
I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte

3.Rechtliche Rahmenbedingungen

(2) Bauschutzbereiche





b) Zuständigkeiten

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte

- Ziviler Luftverkehr:
 - Zustimmung nach § 12 II, III: Zivile Luftfahrtbehörde gem. § 31 Abs. 2 Nr. 7 LuftVG durch die Länder bestimmte Behörden – oftmals Landesministerien; auf der Grundlage einer gutachterlichen STN der DFS (§ 31 Abs. 3 LuftVG)
 - Zustimmung nach § 14: siehe Ausführungen zu § 12 II, III



b) Zuständigkeiten

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte

➤ Militärischer Luftverkehr:

- § 30 Abs. 2 LuftVG bestimmt, dass die Verwaltungs-zuständigkeiten nach dem LuftVG für den Dienstbereich der Bw und der stationierten Truppen durch Dienststellen der Bw nach Bestimmung des BMV wahrgenommen werden
- In den §§ 12, 13 und 15-19 treten bei militärischen Flugplätzen an die Stelle der Flugsicherungsorganisation und der entsprechenden Luftfahrtbehörden, die Behörden der Bundeswehrverwaltung (v.a. BAIUDBw)



b) Zuständigkeiten

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte

➤ Militärischer Luftverkehr:

- die Aufzählung in § 30 Abs. 2 LuftVG enthält ausdrücklich keine Erwähnung von § 14 LuftVG
- Das bedeutet, dass die militärischen Behörden im Rahmen der Entscheidung nach § 14 Abs. 1 LuftVG nicht zuständig sind
- **auch beim militärischen Luftverkehr ist die zivile Luftfahrtbehörde zuständig**



c) Bindungswirkung

- die Entscheidung der Luftverkehrsbehörde bindet nach §§ 12, 14 LuftVG die Genehmigungsbehörde
- Vgl. VG Münster, Urt. v. 09.04.2014 – 8 A 430/12
- d.h. dass *„die luftverkehrssicherheitsrechtliche Prüfung [...] ausschließlich der Luftfahrtbehörde vorbehalten und für die Genehmigungsbehörde verbindlich [ist].“*

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



d) Maßstab - § 14 LuftVG

- 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
- sog. luftverkehrsrechtliche Zustimmung ergeht auf Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme der DFS GmbH (bzw. der jeweils für die Flugsicherung zuständigen Stelle z.B. „The Tower Company“ etc.), § 31 Abs. 3 LuftVG
- Luftfahrtbehörde ist an die Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation nicht gebunden

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



d) Maßstab - § 14 LuftVG

➤ im Gegensatz dazu ist die Genehmigungsbehörde an die Entscheidung der Luftfahrtbehörde gebunden

➤ andererseits: **keine Ermessensentscheidung;**
gerichtlich voll überprüfbar

➤ Vgl. VG Aachen, Urt. v. 24.7.2013 – 6 K 248/09;
OVG Weimar, Urt. 30.09.2009 – 1 KO 89/07 und
OVG Münster, Urt. v. 09.04.2014 - 8 A 430/12

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



d) Maßstab - § 14 LuftVG

- wird die Zustimmung zu Unrecht verweigert, wird sie gerichtlich ersetzt; Prüfungsmaßstab für die luftverkehrsrechtliche Zustimmung ist § 29 Abs. 1 S. 1 LuftVG:
 - Erforderlich ist zu eine konkrete Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs
 - eine in diesem Sinne relevante konkrete Gefahr kommt dann in Betracht, wenn das Bauwerk die An- oder Abflugwege behindern oder zu unfallträchtigen, die Allgemeinheit bedrohenden Ausweichmanövern Anlass geben können (OVG Münster, Urt. v. 09.04.2014 - 8 A 430/12)
 - Darlegungslast für diesen Beweis liegt bei der Luftfahrtbehörde bzw. der DFS

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte

II. Platzrunden



1. Allgemeines

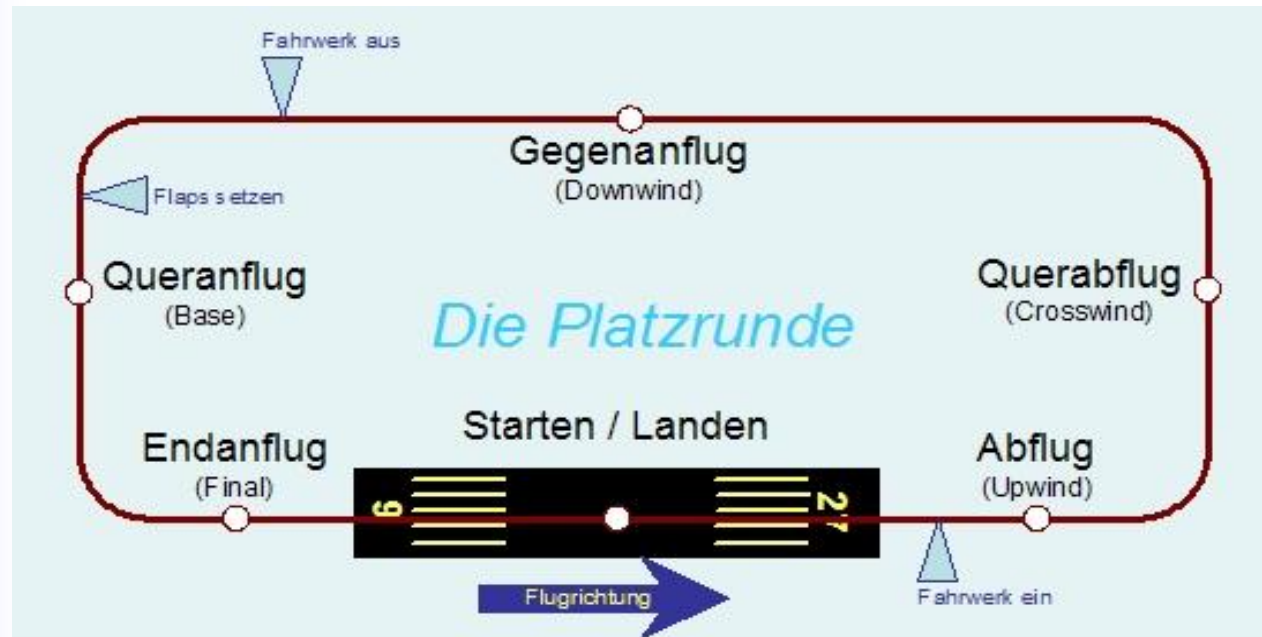
I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte

- standardisiertes An- und Abflugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln
- keine ausdrückliche gesetzliche Regelung
 - lediglich Erwähnung in § 21a LuftVO (Definition des „Flugplatzverkehrs“ in den auch der Luftverkehr in der Platzrunde gehört)
- Platzrunden werden durch die DFS (Deutsche Flugsicherung) selbst oder aber durch die zivile Luftverkehrsbehörde in Zusammenarbeit mit der DFS festgelegt
 - z.B. VG Schleswig, Urt. v. 13.08.2013 – 3 A 157/12

2. Darstellung



Quelle: www.fmsv-adebar.com

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte

Konkrete Gefährdung des Luftverkehrs in den Platzrunden?

- werden WEA innerhalb oder in unmittelbarer Nähe von Platzrunden geplant, fragt es sich, ob diese zu einer konkreten Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs werden?



3. § 14 LuftVG

- Notwendigkeit eines bestimmten Abstandes baulicher Anlagen zur veröffentlichten Platzrunde oder zum Freihalten des PR-Innenbereichs ergibt sich nicht aus dem Gesetz
- indessen wurde von der DFS bereits seit längerem – ursprünglich lediglich als Empfehlung – ein Abstand von mind. 400m zum Gegenan- und –abflug und mind. 850m zum Queran- und –abflug der Platzrunde verlangt
- konkrete Bemessung der Abstandswerte wird mit der Hindernisfreihaltung und der Sicherheitsmindesthöhe nach §§ 6, 12 LuftVO (150m) und einem hinzuzurechnenden Sicherheitsaufschlag begründet
- Abstandserfordernisse finden sich nunmehr seit 2012 auch in Ziff. 6 der „Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb“ (abgedruckt in NfL I 92/ 13)


I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



3. § 14 LuftVG

- hiernach soll die Unterschreitung der Abstände zu einer konkreten Gefahr führen
- VG Minden hat in 2010 den alleinigen Verweis auf die Unterschreitung von Abständen zur Platzrunde aufgrund der damaligen Empfehlungen als Grundlage für die Annahme einer konkreten Gefahr für unzulässig erachtet und stattdessen eine konkrete Darlegung der einzelfallbezogenen Umstände gefordert
 - VG Minden, Urt. v. 22.9.2010 – 11 K 445/09;
 -  damals aber noch keine Vorschrift in der Grundsätzen festgelegt waren
 - a.A. VG Schleswig, Urt. v. 16.2.2012 – 6 A 295/10
- selbst wenn die Auffassung des VG Minden (+), muss die nunmehrige Geltung der „Gemeinsamen Grundsätze“ beachtet werden

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



3. § 14 LuftVG

- es gilt allerdings auch zu berücksichtigen, dass die „Grundsätze“ die zuständigen Behörden keineswegs von der **notwendigen Einzelfallprüfung** enthebt
- „Grundsätze“ haben bereits an sich lediglich empfehlenden Charakter bzw. eine bloße Indizwirkung
 - nicht jede pauschale Unterschreitung führt zu der Annahme einer konkreten Gefahr, sondern erfordert eine Einzelfallprüfung
 - zudem lediglich Regelvermutung („*von einer Gefährdung ist grundsätzlich dann auszugehen*“)
 - vgl. insoweit VG Schleswig, Urt. v. 13.08.2013 – 3 A 157/12
- Ergo: allenfalls Indizwirkung, keinesfalls unwiderlegbar
 - Tipp: luftfahrtbetriebliches Gutachten

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



3. § 14 LuftVG

Zudem:

- Rücksichtnahmegebot/ Verhältnismäßigkeit
 - Kein Anspruch auf Erhaltung des „status quo“
 - alternative Flugrouten und weniger optimale bzw. weniger risikoreiche Anflugmöglichkeiten sind zumutbar soweit dies zu keinem erheblichen Schaden führt
 - Vgl. OVG Koblenz, Urt. v. 26.11.2003 – 8 A 10814/03

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



3. § 14 LuftVG

Lösungsvorschlag : Verlegung der Platzrunde

→ bedarf eines Antrages: Wer darf den Antrag stellen und wie muss dieser aussehen?

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



3. § 14 LuftVG

(P): Bedarf eines Antrages: Wer darf den Antrag stellen und wie muss dieser aussehen?

- VG Schleswig, Urt. v. 13.08.2012 – 3 A 157/12: künftiger WEA-Betreiber **(-)**, da dieser lediglich ein wirtschaftliches Interesse hat
- auch Flugplatzbetreiber nur, wenn der Verlauf der Platzrunde eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs darstellt und diese durch Verlegung oder gänzliche Aufhebung beseitigt werden kann
 - a.A. wohl OVG Schleswig, welches die Berufung gegen das o.g. Urteil wegen Zweifel an der Richtigkeit der Entscheidung zuließ
- Gemeinden **(+)**, da Planungshoheit betroffen sein kann, vgl. Art. 28 Abs. 2 GG
 - so VG Mainz, Az.: 3 K 693/13. MZ



3. § 14 LuftVG

Neueste Entwicklung: Wirbelschleppen

- trotz Einhaltung der erforderlichen Mindestabstände aus den „Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb“ würde durch die Errichtung und den Betrieb von WEA die Gefahr von Wirbelschleppen bestehen, durch die die Sicherheit des Luftverkehrs gefährdet sein soll
 - Ausgangspunkt dieser Behauptung ist ein Flugsport Unfall während eines Flugtages am 09.09.2012 auf dem Sonderlandeplatz Backnang-Heiningen (ohne WEA-Bezug!)
- Insoweit würden nach Auffassung der Luftfahrtbehörde Nachlauferturbulenzen verursacht, die in den Platzrundenbereich des entsprechenden Flugplatzes hineinragen



3. § 14 LuftVG

Neueste Entwicklung: Wirbelschleppen

- Aktuelle Studien machen deutlich, dass die von der Luftfahrtbehörde vorgebrachten Einwände nicht tragen
- Danach ist es in der Lit. unumstritten, dass die an den Rotorspitzen entstehenden Wirbelschleppen in einer Entfernung von ca. 2-3 Rotordurchmessern hinter der Rotorebene weitgehend zerfallen sind
- Demnach geht von Anlagen, deren Abstand WEA - Flugweg von weit mehr als 3 Rotordurchmessern beträgt, durch den Nachlauf keine Gefährdung für den Flugverkehrs aus

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte

III. Pflichtmeldepunkte



1. Allgemeines

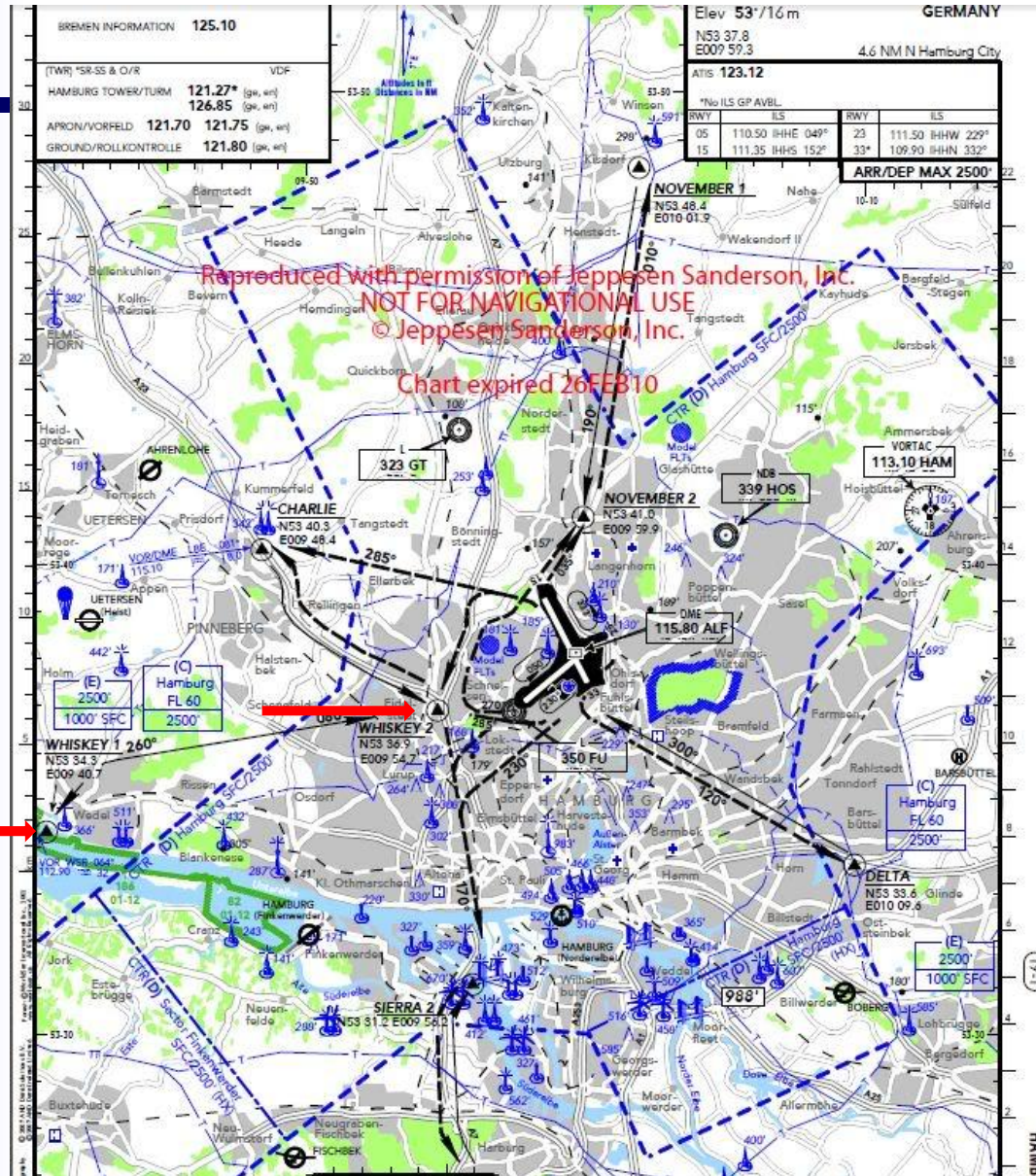
- Pflichtmeldepunkte dienen der Navigation im Luftverkehr
- Flugplätze und Flugverkehrskontrollstellen dürfen nur über bestimmte Pflichtmeldepunkte angeflogen werden, die in den Sichtflugkarten der AIP VFR und den ICAO Karten eingezeichnet sind
- Pflichtmeldepunkte werden in den NfL bekanntgegeben und sind zwingend einzuhalten um die Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs zu gewährleisten
- Vor Erreichen der Pflichtmeldepunkte, muss Funkkontakt aufgenommen werden

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte

Luftverkehr aktuell



I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



2. Aktuelle Rspr. OVG Münster, Urt. v. 09.04.2014

„Eine in diesem Sinne des § 12 LuftVG relevante konkrete Gefahr kann vor allem dann vorliegen, wenn das Bauwerk die An- und Abflugwege der auf dem Flughafen landenden und startenden Luftfahrzeuge behindert [...]. Der Anflugweg des Sichtflugverkehrs wird dabei anhand einer gedachten Linie zwischen dem Pflichtmeldepunkt und dem Flughafenbezugspunkt bestimmt, es sei denn geographische Orientierungspunkte legen eine andere Einfluglinie nahe. [...]. Für die Annahme einer Gefahr reicht es allerdings aus, wenn mit dem Eintritt eines Schadens bei Anflügen aus Richtung eines bestimmten Pflichtmeldepunktes hinreichend wahrscheinlich zu rechnen ist. Ob ein Anflug des Flughafens aus Richtung weiterer Pflichtmeldepunkte unter denselben Flugbedingungen gefahrlos möglich wäre, ändert am Bestehen der Gefahrenlage nichts.“

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



2. Aktuelle Rspr. OVG Münster, Urt. v. 09.04.2014

- Es genügt gemäß dieser Rspr. für die Zustimmungsversagung nicht, dass sich etwaige Bauwerke „irgendwie“ auf den Luftverkehr am Pflichtmeldepunkt auswirkt, sondern dass bislang zulässige Flugbewegungen entweder nicht oder nur noch unter Verletzung der Sicherheitsmindestvorgaben fliegbar sind
- Demnach ist es durchaus möglich, dass die geplante WEA in Randlage im Umkreis des Pflichtmeldepunktes und angesichts der bereits vorhandenen Vorbelastung in ihren tatsächlichen Auswirkungen kaum noch eigenes Gewicht für den Luftverkehr entfaltet
- Dass ist nach OVG Münster stets dann der Fall, wenn der Luftverkehr bereits durch die vorhandene Bebauung bzw. durch vorhandene Geländemerkmale zu einem Ausweichen bzw. Umfliegen des geplanten Standortes gezwungen wäre

I. Grundlagen

II. Platzrunden

III. Pflichtmeldepunkte



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

- I. Grundlagen
- II. Platzrunden
- III. Pflichtmeldepunkte

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

Fachanwalt für Verwaltungsrecht