

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Barbara Borchardt, Fraktion DIE LINKE

Flugplatz Parchim und Windenergieeignungsgebiet (WEG) Parchim 27

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. Durch das nördliche Ende des WEG Parchim 12 verläuft die Grenze der Flugkontrollzone zum Anflug auf den Flugplatz Schwerin-Parchim (Flächennutzungsplan 2006).
Ist es richtig, dass diese Grenze in der „Windenergieplanung am Beispiel der Planungsregion Westmecklenburg“ (Parchim 27), Güstrow, April 2011, durch einen Planungsfehler nicht im WEG sondern nördlich davon angenommen wurde?
Welche Auswirkungen hat diese Tatsache auf die Errichtung und den Betrieb von Windkraftanlagen in dem oben genannten WEG?

Für die Beantwortung ist eine Klarstellung des in den Fragen 1 und 2 verwendeten Begriffs „Flugkontrollzone“ erforderlich:

Die Flugkontrollzone beziehungsweise die Kontrollzone definiert gemäß § 10 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) einen räumlich und zeitlich begrenzten Luftraum um einen Flughafen, in dem bestimmte Bedingungen für die Durchführung von Flügen nach Instrumenten- und Sichtflugbedingungen gelten. Die Kontrollzone des Flughafens Schwerin-Parchim ist jedoch nicht mit dem Bauschutzbereich des Flughafens nach § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) identisch, um den es in der Fragestellung offenbar geht. Der Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG definiert den Bereich, in dem Bauvorhaben, die den Bauschutzbereich durchdringen sollen, von der zuständigen Baugenehmigungsbehörde nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigt werden dürfen.

Nach der Karte (Ost) zur Verordnung über das Regionale Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg vom 31.08.2011 liegt das Windenergieeignungsgebiet Parchim 27 außerhalb des Bauschutzbereiches gemäß § 12 LuftVG des Flughafens Schwerin-Parchim. Aufgrund der Maßstäblichkeit (M 1:100.000) ist die Karte zum Regionalen Raumentwicklungsprogramm nicht parzellenscharf. Es kann daher sein, dass im Zuge der genauen Ausführungsplanung im Genehmigungsverfahren die Windkraftanlagen im Bauschutzbereich eines Flugplatzes liegen. Dies hätte zur Folge, dass die zuständige Genehmigungsbehörde die Windkraftanlagen, sofern sie die Höhe des Bauschutzbereiches durchdringen, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigen dürfte.

2. Ist es richtig, dass im Regionalen Raumentwicklungsprogramm bzw. in der „Windenergieplanung am Beispiel der Planungsregion Westmecklenburg“ (Parchim 27), Güstrow, April 2011; keinerlei Randbedingungen zur Berücksichtigung dieser Flugkontrollzone aufgrund des Flugplatzes festgeschrieben sind?
Wie bewertet die Landesregierung diese Aussage?

Die Aufnahme von Randbedingungen zur Berücksichtigung des Bauschutzbereiches des Flughafens Schwerin-Parchim ist nicht erforderlich, da erst im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens die flugsicherungsbezogenen Prüfungen erfolgen können.

Auch innerhalb der Eignungsgebiete können sich aufgrund luftverkehrlicher Gesetzgebung Einschränkungen zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs ergeben. Diese Belange sind bei der konkreten Vorhabensplanung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu beachten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Gemäß §§ 12 LuftVG und 14 LuftVG ist der Bauschutzbereich, aber auch die Umgebung eines Flughafens vor Hindernissen bis zu einer Höhe von 100 m über Grund geschützt. Wie kann dann im „Antrag auf Genehmigung nach BImSchG“, 2013, veröffentlicht 04.06.2012, bezugnehmend auf das oben genannte WEG in der Flugkontrollzone/Bauschutzbereich eine 186 m hohe Windenergieanlage geplant werden?

Der Bauschutzbereich eines Flughafens nach § 12 LuftVG trifft keine Aussagen über die Zulässigkeit eines Bauvorhabens. Mit dem Bauschutzbereich wird der Bereich definiert, in dem Bauvorhaben, die den Bauschutzbereich eines Flughafens durchdringen sollen, von der zuständigen Genehmigungsbehörde nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigt werden dürfen. Außerhalb des Bauschutzbereiches eines Flughafens unterliegen gemäß § 14 LuftVG der luftfahrtbehördlichen Zustimmungspflicht im Genehmigungsverfahren alle Bauvorhaben, die eine Höhe von 100,00 m über der Erdoberfläche überschreiten sollen.

Die Entscheidung der Luftfahrtbehörde gemäß § 12 oder § 14 LuftVG wird dabei gemäß § 31 Absatz 3 LuftVG aufgrund einer gutachtlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation getroffen. Erst auf der Ebene des jeweiligen Genehmigungsverfahrens können die Belange zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs geprüft werden.

Im Übrigen wird auf die Beantwortung zu Frage 1 verwiesen.

4. Die „Anlage 3 der Richtlinie zum Zwecke der Neuaufstellung, Änderung und Ergänzung, Regionaler Raumentwicklungsprogramme in Mecklenburg-Vorpommern, vom 22.05.2012, Hinweise zur Festlegung von Eignungsgebieten für Windenergieanlagen;“ besagt: „§ 18 a Luftverkehrsgesetz bestimmt, dass Bauwerke nicht errichtet werden dürfen, wenn dadurch Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Deshalb sollen ihre Schutzbereiche von Windenergieanlagen freigehalten werden.“ Wie kann dann im RREP in einem Flugsicherungsgebiet ein WEG geplant werden?

Die Anlage 3 der Richtlinie zum Zwecke der Neuaufstellung, Änderung und Ergänzung Regionaler Raumentwicklungsprogramme in Mecklenburg-Vorpommern (RL-RREP) vom 22.05.2012 gilt für zukünftige Verfahren und kann nicht auf die geltenden RREP rückwirkend angewendet werden.

Gemäß § 18a Absatz 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) dürfen Bauwerke nicht errichtet werden, wenn dadurch Flugsicherungsanlagen gestört werden können. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung entscheidet auf der Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation, ob durch die Errichtung der Bauwerke Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung teilt seine Entscheidung der zuständigen Luftfahrtbehörde mit. Gemäß § 18a Absatz 1a LuftVG unterrichtet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die jeweils zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder über die Standorte aller Flugsicherungseinrichtungen und Bereiche um diese, in denen Störungen durch Bauwerke zu erwarten sind.

Die Bereiche um Flugsicherungsanlagen sind keine Flugsicherungsgebiete, sondern sogenannte Wirk- oder Schutzbereiche der Flugsicherungsanlagen, innerhalb derer Bauwerke die Abstrahlung der Flugsicherungsanlage und damit ihrer Funktionsfähigkeit beeinflussen können. Daher sind Bauvorhaben in diesen Bereichen nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Ob ein Bauwerk eine Störung verursachen könnte, kann erst dann durch die Flugsicherungsorganisation untersucht werden, wenn die konkrete Ausführungsplanung für das Vorhaben vorliegt. Die konkrete Gestaltung eines Bauvorhabens (genaue Lage, Höhe, technische Beschaffenheit) ist auf der Ebene der Landes- beziehungsweise Regionalplanung bei der Festsetzung der Windenergieeignungsgebiete jedoch nicht bestimmbar.