

## **Militärische Radaranlage kann die Errichtung einer Windenergieanlage nicht verhindern**

Sachverhalt: Ein Windenergieanlagenbetreiber beantragt die Erteilung einer Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb einer Windenergieanlage in ca. 9 bis 10 km Entfernung zum militärischen Flugplatz Geilenkirchen. Für die Genehmigung einer solchen Windenergieanlage mit einer Gesamthöhe von über 100 m bedarf es der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung der zivilen Luftverkehrsbehörde. Die Luftverkehrsbehörde verweigerte ihre Zustimmung zur Genehmigung der Windenergieanlage, weil die Radaranlage des Militärflugplatzes Geilenkirchen unzumutbar beeinträchtigt werde und dadurch eine Gefahr für die Flugsicherheit gegeben sei. Die Belange der militärischen Luftfahrt stünden daher der Errichtung der Windenergieanlage entgegen. Gegen die Ablehnung des Genehmigungsbescheides erhob der Windenergieanlagenbetreiber Klage zum Verwaltungsgericht Aachen.

### **Das Urteil:**

Das Verwaltungsgericht Aachen stellte mit Urteil vom 15.06.2008 fest, dass die Verweigerung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung durch die Luftverkehrsbehörde unter Berufung auf die Belange der Radaranlage des Militärflugplatzes rechtswidrig war. Dem Windenergieanlagenbetreiber wurde die Genehmigung zugesprochen (VG Aachen, Urteil vom 15.06.2008, Az: 6 K 1367/07).

Nach dem Urteil des Verwaltungsgerichtes Aachen darf die luftverkehrsrechtliche Zustimmung nur verweigert werden, wenn eine konkrete Gefahr für die Luftsicherheit vorliegt. Es muss im konkreten Fall – so das Verwaltungsgericht Aachen – und vor allen Dingen in überschaubarer Zukunft mit einem Schadenseintritt hinreichend wahrscheinlich gerechnet werden können. Die bloße Möglichkeit genügt nicht. Gegen die Annahme einer solchen konkreten Gefahr spricht – so das Verwaltungsgericht Aachen – insbesondere die Nähe der geplanten Windenergieanlage zu bereits vorhandenen und errichteten Windenergieanlagen, weil gerade diese Nähe die bereits vorhandene Radarbeeinträchtigung nicht weiter vergrößert.

Bemerkenswert ist, dass das Verwaltungsgericht Aachen in seiner Entscheidung ausdrücklich hervorhebt, dass der in der genehmigungsrechtlichen Praxis gebräuchliche bloße Hinweis auf die durch Windenergieanlagen hervorgerufene Beeinträchtigung einer Radaranlage nicht ausreicht, um die Zustimmung nach § 14 LuftVG zu verweigern. Notwendig ist vielmehr, dass bezogen auf die konkret beantragte Windenergieanlage feststeht, dass es mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einem Schadensfall – d.h. Unfall – kommt (konkrete Gefahr im Unterschied zur abstrakten Gefahr). Schließlich weist das Verwaltungsgericht Aachen die üblicherweise festzustellende Behauptung der Luftverkehrsbehörde, auf Grund einer Radarbeeinträchtigung durch Windenergieanlagen könnten

Kleinflugzeuge unentdeckt die entsprechenden Flugplätze schädigen, als bloße hypothetische Möglichkeit zurück, die keinesfalls ausreicht, um eine konkrete Gefahr für die Luftsicherheit anzunehmen. Das Verwaltungsgericht Aachen sieht ohne die Benennung von Referenzfällen (Unfälle oder beinahe Unfälle) darin definitiv keine konkrete Gefahr.

Nach alledem dürfte diese – nach unserer Kenntnis erstmals in dieser Tiefe ergangene – Entscheidung erhebliche Konsequenzen für die Genehmigungspraxis in Deutschland haben: Üblicherweise ziehen sich die Luftverkehrsbehörden auf pauschale Behauptungen eines etwaigen Sicherheitsrisikos durch die Windenergieanlagen zurück, ohne konkret bezogen auf die jeweils beantragte Windenergieanlage darzulegen und vor allem zu begründen, dass eben diese Windenergieanlage zu einer konkreten Gefahr für die Luftsicherheit (hinreichende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts in überschaubarer Zukunft) führt. Insoweit sind die Erfolgsaussichten für Windenergieanlagen Genehmigungsanträge im Umfeld von Flugradaranlagen generell gefestigt und verbessert worden.

Prof. Dr. Martin Maslaton

Rechtsanwalt

Vorsitzender des BWE, Landesvorstand Sachsen