



**Gemeinsame  
Obere Luftfahrtbehörde  
Berlin-Brandenburg**

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg • Mittelstraße 5 / 5 a • 12529 Schönefeld

Landesamt für Umwelt  
Technischer Umweltschutz, T 13 Ost  
Postfach 60 10 61  
14410 Potsdam



Bearb.: [REDACTED]  
Gesch-Z.: 41201- 50191/00067LF/21  
Telefon: 03 [REDACTED]  
Fax: 033 [REDACTED]  
Internet: <https://lbv.brandenburg.de>  
E-Mail: M [REDACTED]  
Kein Zugang für elektronische Dokumente

**- Vorab per E-Mail:** [REDACTED]

Schönefeld, 12.03.2021

**Luftfahrthindernisse gem. § 14 LuftVG außerhalb von Bauschutzbereichen ziviler Landeplätze und außerhalb von Anlagenschutzbereichen gem. § 18 a LuftVG im Land Brandenburg**

2 Windkraftanlagen (NKD4, NKD6) in 16278 Angermünde OT Crussow  
(Gemarkung Crussow, Flur 02, Flurstücke 14, 24)

Nachricht vom 14.01.2021, Reg-Nr. G08120 (Posteingang: 20.01.2021)

Sehr [REDACTED]  
sehr geehrte Damen und Herren,

nach Prüfung der eingereichten Antragsunterlagen ergeht entsprechend der Zuständigkeit der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) folgende

**I. Entscheidung:**

1. Auf Grundlage des § 14 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) wird der Erteilung einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung zur Errichtung und dem Betrieb der zwei Windkraftanlagen des Anlagentyps NORDEX N149-4.5MW mit einer Nabenhöhe von 164 m und einem Rotordurchmesser von 149,10 m an den beantragten Standorten in 16278 Angermünde OT Crussow, Gemarkung Crussow, Flur 02, Flurstücke 14, 24 (siehe Koordinaten- und Standortangaben) unter Auflagen/Nebenbestimmungen zugestimmt.
2. Die nachstehenden Auflagen/Nebenbestimmungen inkl. Ausführungsbestimmungen sind vollständig und zusammenhängend in den Genehmigungsbescheid zu übernehmen. Sollten Sie Änderungen vornehmen, sind diese vor Genehmigungserteilung mit uns abzustimmen.
3. Nachfolgende Hinweise, insbesondere jene auf bestehende Rechtspflichten des Bauherrn, sind ebenfalls in den Genehmigungsbescheid aufzunehmen.

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg • Außenstelle Schönefeld des LBV • Mittelstraße 5 / 5 a • 12529 Schönefeld  
Tel.: 03342 4266-4001 • Fax: 03342 4266-7612  
Öffentliche Verkehrsmittel: S-Bahnlinie S 9 oder Regionalexpress RE 7 oder Regionalbahn RB 14 bis Bhf. Flughafen Berlin-Schönefeld

Landesamt für Bauen und Verkehr • Lindenallee 51 • 15366 Hoppegarten • Tel.: 03342 4266-0 • Fax: 03342 4266-7601

Bankverbindung: Landeshauptkasse Potsdam • Landesbank Hessen-Thüringen (Helaba)  
IBAN: DE02 3005 0000 7110 4015 15 • BIC-Swift: WELADEDXXX

4. **Dem Antrag auf Einsatz einer bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung kann nicht stattgegeben werden.**
5. Die Kosten für die Kennzeichnungsmaßnahme trägt der Antragsteller.

## **II. Auflagen/Nebenbestimmungen inkl. Ausführungsbestimmung**

1. Die Windkraftanlagen des Anlagentyps NORDEX N149-4.5MW dürfen an den beantragten Standorten (geografische Koordinatenangaben im Bezugssystem WGS 84)
  - NKD4 - N 53 ° 00 ' 09.86 " zu E 14 ° 03 ' 33.75 " eine Höhe von 238,55 mGND / 293,70 mNN
  - NKD6 - N 53 ° 59 ' 59.55 " zu E 14 ° 03 ' 31.40 " eine Höhe von 238,55 mGND / 299,50 mNNn i c h t überschreiten. Die Einhaltung der Standortkoordinaten und Höhen ist schriftlich nachzuweisen (siehe dazu NB Pkt. 2).
2. Der LuBB ist aus Sicherheitsgründen rechtzeitig, mindestens 6 Wochen vorher, der Baubeginn mit Übermittlung der auf beigefügtem Datenblatt benannten Daten anzuzeigen. Das Einmessprotokoll als Nachweis der Einhaltung der Standortkoordinaten und -höhen ist i.V.m. den auf dem Datenblatt aufgezeigten Anlagen spätestens 2 Wochen nach Fertigstellung der Fundamentlegung zur endgültigen Veröffentlichung und Vergabe der Veröffentlichungs-Nr. im Luftfahrthandbuch zu übergeben.
  - 2.2 Mit Baubeginnanzeige ist ein Ansprechpartner mit Anschrift und Tel.-Nr., ggf. E-Mail-Adresse zu benennen, der einen Ausfall der Kennzeichnung meldet bzw. für die Instandsetzung (ggf. Betriebsführung vor Ort) zuständig ist.
  - 2.3 Änderungen bzgl. des Antragstellers/Bauherrn/Betreibers (Name, Adresse, Telefon-Nr., E-Mail-Adresse, Ansprechpartner) oder bei dem Instandsetzungspartner für die Kennzeichnungsmaßnahmen sind der LuBB bis zum Rückbau unverzüglich mitzuteilen.
  - 2.4 Bei Einstellung des Betriebes zur Stromerzeugung ist die Aufrechterhaltung der erforderlichen Kennzeichnung bis zum Rückbau sicherzustellen. Der Rückbau ist 2 Wochen vor Beginn der LuBB schriftlich anzuzeigen.
  - 2.5 Sollten Bestandsanlagen zurückgebaut werden (Repowering), sind die Arbeiten 2 Wochen vor Beginn der LuBB schriftlich unter Angabe der Genehmigungs-Nr. zur Abstimmung weiterer Verfahrensschritte bzgl. der Abschaltung der vorhandenen Kennzeichnungen anzuzeigen.
3. An **j e d e r** Windkraftanlage ist eine Tages- und Nachtkennzeichnung gem. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV LFH) anzubringen.
  - 3.1 Tageskennzeichnung
    - 3.1.1 Die Rotorblätter **jeder** Windkraftanlage sind weiß oder grau und im äußeren Bereich durch 3 Farbfelder von je 6 m Länge zu kennzeichnen [a) außen beginnend 6 m orange - 6 m weiß - 6 m orange; b) außen beginnend 6 m rot - 6 m weiß oder grau - 6 m rot)], wobei die Farbtöne verkehrsweiß (RAL 9016),

grauweiß (RAL 9002), lichtgrau (RAL 7035), achatgrau (RAL 7038), verkehrsorange (RAL 2009) oder verkehrsröt (RAL 3020) zu verwenden sind. Die Verwendung entsprechender Tagesleuchtfarben ist zulässig.

In der Mitte des Maschinenhauses ist im Farbton orange bzw. rot ein 2 Meter hoher Streifen rückwärtig umlaufend durchgängig anzubringen.

Der Farbstreifen am Maschinenhaus darf durch grafische Elemente bzw. konstruktionsbedingt unterbrochen werden. Grafische Elemente dürfen max. ein Drittel der Fläche der jeweiligen Maschinenhausseite einnehmen.

Ein 3 m hoher Farbring in orange oder rot beginnend in  $40 \pm 5$  m über Grund ist am Turm anzubringen. Bei Gittermasten muss der Farbring 6 m hoch sein.

Die Markierung kann aus technischen Gründen oder abhängig von örtlichen Besonderheiten (z. B. aufgrund der Höhe des umgebenen Bewuchses - Wald -) versetzt angeordnet werden.

*Die Abweichung ist vor Ausführung anzuzeigen und zu begründen.*

### 3.2 Nachtkennzeichnung

3.2.1 Die Nachtkennzeichnung ist als Feuer W, rot oder Feuer W, rot ES auf dem Maschinenhausdach in Höhe von ca. 168 m auszuführen und zu betreiben. Die Abstrahlung darf unter Einhaltung der technischen Spezifikationen in der AVV LFH, Anhang 3 nach unten begrenzt werden.

3.2.2 Die Feuer sind so zu installieren, dass immer (auch bei Stillstand des Rotors sowie bei mit einer Blinkfrequenz synchronen Drehzahl) mindestens ein Feuer aus jeder Richtung sichtbar ist. Sie sind doppelt und versetzt auf dem Maschinenhausdach - ggf. auf Aufständern - zu installieren und gleichzeitig (synchron blinkend) zu betreiben.

3.2.3 Die Blinkfolgen der Feuer auf Windkraftanlagen sind zu synchronisieren. Die Taktfolge ist auf 00.00.00 Sekunde gem. UTC +00.00.00 mit einer zulässigen Null-Punkt-Verschiebung von  $\pm 50$  ms zu starten.

3.2.4 Es ist eine Befuerungsebene auf **halber Höhe zwischen Grund und Nachtkennzeichnung auf dem Maschinenhaus** bei ca. 84 m anzubringen und zu betreiben. Dabei kann aufgrund technischer Gründe die Anordnung der Ebene am Turm um bis zu fünf Meter nach oben oder unten abweichen erfolgen.

- Die Ebene besteht aus mindestens 4 Hindernisfeuern bzw. Hindernisfeuern ES (bei Einbauhindernisfeuern aus mindestens 6 Feuern). Diese sind gleichmäßig auf den Umfang des Turmes zu verteilen, um sicherzustellen, dass aus jeder Richtung mindestens 2 Hindernisfeuer bzw. Hindernisfeuer ES sichtbar sind. Einer Abschirmung (Verdeckung) der Befuerungsebenen am Turm durch stehende Rotorblätter ist durch Anzahl und Anordnung der Feuer entgegenzuwirken.

**Unterlagen zur konkreten Ausführung inkl. der Anzahl der Ebenen und Hindernisfeuer sowie die Angabe, in welcher Höhe sich die Befuerungsebenen befinden, sind mit der Baubeginnanzeige zu übergeben.**

4. Die Eignung der eingebauten Feuer, entsprechend den Anforderungen der AVV LFH und den Vorgaben des ICAO-Anhang 14 Band 1 Kapitel 6, ist der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg schriftlich nachzuweisen.

5. Ein- und Ausschaltvorgänge der Nachtkennzeichnung sind durch Dämmerungsschalter, die bei einer Umfeldhelligkeit von 50 bis 150 Lux schalten, zu regeln. Der Einsatz sowie der genaue Schaltwert ist der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg nachzuweisen.
6. Die reguläre Inbetriebnahme der Nachtkennzeichnung (über den Netzanschluss) ist der LuBB schriftlich anzuzeigen.
7. Bei Ausfall eines Feuers muss eine automatische Umschaltung auf ein **Ersatzfeuer** erfolgen.
8. Bei Feuern mit sehr langer Lebensdauer des Leuchtmittels (z. B. LED), deren Betriebsdauer zu erfassen ist, kann auf ein Reserveleuchtmittel verzichtet werden. Die Leuchtmittel sind nach Erreichen des Punktes mit 5 % Ausfallwahrscheinlichkeit auszutauschen.  
Es ist durch geeignete technische Einrichtungen (Fernwartung) sicherzustellen, dass dem Betreiber Ausfälle eines Feuers unverzüglich angezeigt werden. Eine Anzeige an die NOTAM-Zentrale hat gem. Punkt 10 zu erfolgen.
9. Die Ersatzstromversorgung muss bei Ausfall der primären elektrischen Spannungsversorgung eine Versorgungsdauer von mindestens 16 Stunden gewährleisten. Die Zeitdauer der Unterbrechung zwischen Ausfall der Netzversorgung und Umschaltung auf Ersatzstromversorgung darf 2 Minuten nicht überschreiten.  
Im Fall der geplanten Abschaltung der Spannungsversorgung ist der Betrieb der Feuer grundsätzlich bis zur Wiederherstellung der Spannungsversorgung sicherzustellen.  
Diese Vorgabe gilt nicht für die Infrarotkennzeichnung.  
Ein entsprechendes Ersatzstromversorgungskonzept ist der LuBB zu übergeben.
10. Ausfälle und Störungen von **Feuern W, rot oder Feuer W, rot ES**, die nicht *sofort* behoben werden können, sind unverzüglich der NOTAM-Zentrale in Frankfurt/Main unter der Rufnummer **06103-7075555 oder per E-Mail: notam.office@dfs.de** bekanntzugeben. Der Betreiber hat den Ausfall der Kennzeichnung **so schnell wie möglich** zu beheben. Sobald die Störung behoben ist, ist die NOTAM-Zentrale entsprechend zu informieren.  
Ist eine Behebung innerhalb von 2 Wochen nicht möglich, sind die NOTAM-Zentrale und die zuständige Genehmigungsbehörde sowie die LuBB zu informieren. Nach Ablauf der 2 Wochen hat eine erneute Information zu erfolgen.
11. Bei Einsatz von Sichtweitenmessgeräten zur sichtweitenabhängigen Reduzierung der Nennlichtstärke bei Feuer W, rot oder Feuer W, rot ES entsprechend Pkt. 3.7 sowie dem Anhang 4 der AVV LFH ist der korrekte Betrieb durch Übergabe nachstehender Unterlagen an die **LuBB** nachzuweisen:
  - 11.1 Kopie der Anerkennung des DWD des zum Einsatz kommenden Sichtweitenmessgerätes
  - 11.2 Nachweis der Einhaltung der Abstände zwischen der Windkraftanlage mit Sichtweitenmessgerät und den Windkraftanlagen ohne Sichtweitenmessgerät (Abstand darf maximal 1500 m betragen).
  - 11.3 Schriftliche Anzeige der Inbetriebnahme des Sichtweitenmessgerätes.
    - Bei Ausfall des Messgerätes sind alle Feuer auf 100% Leistung zu schalten.

- Daten über die Funktion und die Messergebnisse der Sichtweitenmessgeräte sind fortlaufend aufzuzeichnen und mindestens 4 Wochen vorzuhalten sowie auf Verlangen bei Genehmigungs-/Aufsichtszulassung vorzulegen.
12. Die Kennzeichnungen sind nach Erreichen der jeweiligen Hindernishöhe zu aktivieren und mit Notstrom zu versorgen. Eine Darstellung der Versorgung und Inbetriebnahme der Kennzeichnungsmaßnahmen während der Bauphase inkl. Ersatzstromversorgung ist der Baubeginnanzeige anzufügen. Die Inbetriebnahme ist der LuBB schriftlich anzuzeigen.
  13. Die Kosten für die Tages- und Nachtkennzeichnung des Luftfahrthindernisses hat der Vorhabenträger zu übernehmen.
  14. Havariefälle und andere Störungen an den Windkraftanlagen, die auf die festgelegten Ausführungen der Tages- und / oder Nachtkennzeichnung Einfluss haben, sind der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg unverzüglich schriftlich (ggf. per E-Mail oder FAX) anzuzeigen.
  15. Jede geplante Änderung an den Windkraftanlagen, die auf die festgelegten Ausführungen der Tages- und / oder Nachtkennzeichnung Einfluss haben können, sind der LuBB zur der Prüfung und Beurteilung hinsichtlich der Relevanz zu **ausschließlich luftverkehrssicherheitlichen Erwägungen** vorzulegen.

### **III. Hinweise für den Antragsteller**

1. Jede Änderung an den Windkraftanlagen ist der LuBB zur Prüfung und Beurteilung hinsichtlich der Relevanz zu **ausschließlich luftverkehrssicherheitlichen Erwägungen** vorzulegen.
2. Aufgrund der Anlagenhöhe von mehr als 150 m über Grund müssen aus Sicherheitsgründen besondere Vorkehrungen getroffen werden. Die Einhaltung der Anzeigefrist von 6 Wochen ist zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und damit zur Vermeidung von Gefahrensituationen unbedingt erforderlich.
3. Es ist darauf zu achten, dass während der Betriebszeit (bis zum Rückbau) der Windkraftanlagen nur Feuer mit gültiger Eignung nach AVV LFH verwendet werden. Ggf. sind diese zu ersetzen.
4. Zum Einsatz kommende Kräne zur Errichtung des Bauwerkes sind in dieser Zustimmung nicht berücksichtigt.  
Kräne ab einer Höhe von 100 m über Grund bedürfen gem. § 15 Abs. 2 LuftVG einer gesonderten Genehmigung der Luftfahrtbehörde. Diese kann i. V. m. den §§ 31, 12 und 14 LuftVG unter Auflagen aufgrund einer gutachtlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation, in diesem Falle der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS GmbH) erteilt werden. Grundsätzlich sind Kräne ab einer Höhe von 100 m über Grund als Luftfahrthindernisse zu betrachten und mit einer Tageskennzeichnung und an der höchsten Stelle mit einer Nachtkennzeichnung (Hindernisfeuer) zu versehen.  
Der Antrag auf Errichtung benötigter Kräne ist unter Verwendung beigefügten Vordrucks bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg, Mittelstraße 5 / 5 a in 12529 Schönefeld (Fax-Nr.

03342/4266-7612 oder per E-Mail PoststelleLUBB@LBV.Brandenburg.de) rechtzeitig (mindestens 14 Arbeitstage -gerechnet Mo.-Fr.- vorher) mit Angabe der Arbeitshöhe des Kranes und der gewünschten Einsatzdauer sowie eines Bauablaufplanes durch das den Kran betreibende Unternehmen oder den Genehmigungsinhaber einzureichen. Bei Antragstellung durch den Genehmigungsinhaber sind der LuBB konkret zu benennen, wer Antragsteller, wer die Kosten für das luftverkehrsrechtliche Verfahren auf Stellung des Kranes trägt und wer letztendlich Genehmigungsinhaber (Kranfirma) ist.

5. Für die Ausführungsbestimmungen ist die AVV LFH in der jeweils gültigen Fassung verbindlich.

#### IV. Begründung:

Mit Schreiben vom 14.01.2021 wurde ich durch Ihre Behörde im Zuge der Behördenbeteiligung aufgefordert, eine fachbehördliche Stellungnahme / luftbehördliche Zustimmung zum v. g. Vorhaben abzugeben. Das Vorhaben beinhaltet die Errichtung von zwei Windkraftanlagen des Anlagentyps NORDEX N149-4.5MW mit einer Gesamthöhe von 238,55 m über Grund. Die Rotorblattlänge dieses Typs beträgt 72,40 m.

Zu beurteilen waren folgende Standortparameter:

Nr.	Geografische Koordinaten im Bezugssystem WGS 84											Anlagentyp NORDEX N149- 4.5MW		Ge- lände- höhe mNN	Ge- samt- höhe mNN	Gem	FI	Fs		
	N					E						Höhe üGND	NH						RD	
NKD4	53	°	00	'	09.86	"	14	°	03	'	33.75	"	238,55	164	149,10	55,15	293,70	Crw	02	14
NKD6	53	°	59	'	59.55	"	14	°	03	'	31.40	"	238,55	164	149,10	60,95	299,50	Crw	02	24

\* Geländehöhe enthält die Fundamenttoleranz von 3 m lt. Datenblatt zum Luftfahrthindernis vom 14.09.2020

Das Plangebiet liegt südöstlich der Stadt Angermünde zwischen den Ortschaften Wilhelmsfelde, Crussow und Henriettenhof im Landkreis Uckermark. Die Anlage NKD4 soll ca. 3,89 km und die Anlage NKD6 ca. 3,82 km östlich des Hubschraubersonderlandeplatzes Angermünde "RETTUNGSSTATION DRF" errichtet werden. Der Hubschraubersonderlandeplatz ist im Besitz einer gültigen luftrechtlichen Genehmigung gem. § 6 LuftVG für die Durchführung von Flügen im Sichtflugverfahren am Tag und in der Nacht. Für den v. g. Hubschraubersonderlandeplatz wurde ein Bauschutzbereich gem. § 17 LuftVG verfügt. Erforderliche Hindernisfreiheiten sind gem. der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19. Dezember 2005 (NfL I 36/06) zu bestimmen.

Für den v. g. Hubschraubersonderlandeplatz ist ein Schutzbereich hinsichtlich der Einsatzmöglichkeit einer bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung gem. Teil 3 Abschnitt 1 Ziffer 5.4 i.V.m. Anhang 6 Ziff. 3 der AVV LFH eingerichtet worden. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen der AVV LFH entsprechend Ziffer 3 des Anhang 6 der AVV LFH dient dieser zur Sicherung des genehmigten Flugbetriebes im Sichtflugverfahren in der Nacht. Der Schutzbereich wurde im Sinne von § 14 Absatz 2 Satz 2 mit einem 10-km-Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt festgelegt. Der Schutzbereich überlagert die angezeigten Standorte und weitere Bereiche des in diesem Bereich befindlichen Windparks.

Des Weiteren befindet sich der Sonderlandeplatz (SLP) Crussow ca. 1,33 km nordöstlich vom Standort der NKD4 und ca. 1,63 km nordöstlich der NKD6. Der SLP wird auf der Grundlage einer gültigen luftrechtlichen Genehmigung gem. § 6 LuftVG für den Flugbetrieb nach Sichtflugregeln am Tage betrieben. Die angezeigte

Planung durchdringt Hindernisfreiflächen gem. den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb (Nachrichten für Luftfahrer [NfL] I 92-13).

Im angezeigten Planbereich der hier in Rede stehenden zwei Windkraftanlagen befindet sich das Modellfluggelände Crussow. Der Standort der Windkraftanlage NKD4 soll ca. 572 m und der NKD6 ca. 575 m östlich des Bezugspunktes errichtet werden. Die Anlagenstandorte befinden außerhalb des festgelegten Flugsektors.

Der Windpark befindet sich außerhalb von Bauschutzbereichen weiterer ziviler Flugplätze gem. §§ 12 und 17 LuftVG.

Gem. § 14 Abs. 1 LuftVG bedarf das Vorhaben der Errichtung von Bauwerken, die außerhalb von Bauschutzbereichen eine Höhe von 100 m über Grund überschreiten entsprechend § 31 Abs. 2 Ziffer 9 LuftVG i. V. m. § 2 Abs. 1 Satz 1 der LuFaLuSiZV der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Diese wird auf Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation, in diesem Falle der DFS GmbH lt. § 31 Abs. 3 LuftVG erteilt. Nach § 14 Abs. 1 letzter Teilsatz LuftVG i. V. m. § 12 Abs. 4 LuftVG kann die Zustimmung unter Auflagen erteilt werden.

Die von Ihnen im Beteiligungsanschreiben gesetzte Frist entspricht nicht den Vorgaben des § 12 Abs. 2 S. 2 LuftVG von zwei Monaten.

Die gutachtlichen Stellungnahmen der DFS GmbH vom 12.02.2021, Az. OZ/AF-Bb10842a-4 und OZ/AF-Bb10842a-5 liegen nunmehr vor.

Die Prüfung und Beurteilung der DFS GmbH ergab, dass aus zivilen Hindernisgründen und militärischen Flugbetriebsgründen gegen die Errichtung der zwei Windkraftanlagen mit einer Gesamthöhe von 238,55 m über Grund (max. 293,70 m über NN / 299,50 m über NN) des Anlagentyps NORDEX N149-4.5MW mit einer Nabenhöhe von 164 m und einem Rotordurchmesser von 149,10 m an den beantragten Standorten (siehe Koordinatenangaben) keine Einwendungen bestehen, wenn eine Tages- und Nachtkennzeichnung gem. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen - AVV LFH - vom 24.04.2020 (veröffentlicht am 30.04.2020 im Bundesanzeiger BAnzAT 30.04.2020 B4) an jeder Windkraftanlage angebracht und eine Veröffentlichung in den entsprechenden Medien veranlasst wird.

Des Weiteren wurde eine Vorprüfung hinsichtlich § 18 a LuftVG unter Verwendung der GIS-Webanwendung beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) durchgeführt. Diese dient zur Feststellung von Betroffenheiten ziviler und/oder militärischer Anlagenschutzbereiche von Flugsicherungsanlagen. Sind Anlagenschutzbereiche betroffen, ist die Prüfung und Entscheidung des BAF erforderlich, denn gem. § 18 a LuftVG dürfen Bauwerke nicht errichtet werden, wenn dadurch Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Die Prüfung ergab keine Betroffenheiten.

Die in den Antragsunterlagen dargestellte Ausführung der Tages- und Nachtkennzeichnung entspricht den aktuell gültigen Vorschriften. Die Kennzeichnung ist wie in den Nebenbestimmungen festgelegt auszuführen.

Die Tageskennzeichnung am Maschinenhaus ist als Farbanstrich, durch Anbringen eines umlaufend durchgängig 2 m breiten Farbstreifens am gesamten Maschinenhaus auszuführen. Sollten grafische Elemente in diesem

Bereich aufgebracht werden, dürfen diese max. ein Drittel der Fläche der jeweiligen Maschinenhausseite einnehmen. Ferner sind die Rotorblattspitzen mit jeweils 3 Farbfeldern (außen beginnend) und der Turm mit einem Farbring zu kennzeichnen.

Die Befuerung (Nachtkennzeichnung) hat auf dem Maschinenhaus in einer Höhe von ca. 168 m zu erfolgen. Aufgrund der Höhe der Anlagen ist jeweils eine Befuerungsebene am Turm - auf halber Höhe zwischen Grund und Nachtkennzeichnung auf dem Maschinenhaus (Höhepunkt des Feuers inkl. Aufständungen) - bei ca. 84 m anzubringen und zu betreiben. Dabei kann aufgrund technischer Gründe die Anordnung der Ebene am Turm um bis zu fünf Meter nach oben oder unten abweichen.

Die Ebene am Turm muss aus mindestens 4 Hindernisfeuern bzw. Hindernisfeuern ES (bei Einbauhindernisfeuern aus mindestens 6 Feuern) bestehen. Diese sind gleichmäßig auf den Umfang des Turmes zu verteilen, um sicherzustellen, dass aus jeder Richtung mindestens 2 Hindernisfeuer bzw. Hindernisfeuer ES sichtbar sind. Einer Abschirmung (Verdeckung) der Befuerungsebenen am Turm durch stehende Rotorblätter ist durch Anzahl und Anordnung der Feuer entgegenzuwirken.

Der Einsatz einer bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung wurde beantragt und entsprechend den Vorgaben der AVV LFH geprüft. Demnach befindet sich das Plangebiet innerhalb eines Bereiches gem. Anhang 6 Ziffer 3 Absatz 2, welcher den Einsatz einer BNK aufgrund der Gefährdung des Luftverkehrs grundsätzlich ausschließt. Dem v. g. Antrag konnte nicht entsprochen werden, da die gem. der AVV LFH erforderlichen Voraussetzungen nicht erfüllt werden. **Danach zu urteilen würde der Einsatz einer BNK an den hier antragsgegenständlichen Windkraftanlagen den Flugbetrieb gefährden, so dass nur eine Dauerbefuerung in Betracht kommt.**

Die Einhaltung der Anzeigefrist ist unbedingt erforderlich, da die Windkraftanlagen aus Sicherheitsgründen als Luftfahrthindernis veröffentlicht werden müssen. Dazu sind durch die Luftfahrtbehörden der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH mind. 6 Wochen vor Baubeginn das Datum des Baubeginns inkl. der endgültigen Daten zur Veröffentlichung im Luftfahrthandbuch zur Vergabe der ENR-Nummer zu übermitteln.

Die Übergabe der geforderten Nachweise ist zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und damit zur Vermeidung von Gefahrensituationen unbedingt erforderlich.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass dem Vorhaben auch keine Belange der zivilen Luftfahrt innerhalb meiner Zuständigkeit entgegenstehen. Die luftbehördliche Zustimmung lt. § 14 Abs. 1 LuftVG ist zu erteilen. Aufgrund der beabsichtigten Höhe der Windkraftanlagen sind diese als Luftfahrthindernisse einzustufen. Die Zustimmung ist gem. § 12 Abs. 4 LuftVG unter Auflagen der Tages- und Nachtkennzeichnung sowie der Veröffentlichung zu erteilen. Diese Auflagen sind geeignet, die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere um die von meiner Behörde zu vertretende Belange der Sicherheit des Luftverkehrs zu gewährleisten. Die konkrete Ausführung der erforderlichen Kennzeichnung wurde unter Berücksichtigung der im Antrag dargestellten Kennzeichnungsvarianten, der Vorgaben der AVV LFH i.V.m. den Ausführungen in den gutachtlichen Stellungnahmen der DFS GmbH festgelegt.

Die Antragsunterlagen verbleiben bei der LuBB.

## V. Kostenentscheidung nach LuftKostV

Unter Berücksichtigung des Arbeitsaufwandes für die Bearbeitung des Antrages auf Zustimmung zu v. g. Bauvorhaben wird eine Gebühr in Höhe von

festgesetzt.

Die für die Bearbeitung und Erteilung der luftrechtlichen Zustimmung erhobene Gebühr ist **ohne** Abzug an das

Landesamt für Bauen und Verkehr

IBAN: DE02300500007110401515

BIC: WELADEDXXX

Landesbank Hessen Thüringen (Helaba)

unter Angabe des Verwendungszwecks: **K11400 T 11210 41201 1216 BG/20;**

Gz. 41201- 50191/00067LF/21; LfU Reg-Nr. G08120

zu überweisen.

Für das zur Prüfung vorgelegte Bauvorhaben ist eine luftrechtliche Zustimmung nach § 14 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) erforderlich. Da eine Genehmigung im Sinne des BImSchG nur mit v. g. Zustimmung erteilt werden kann, gilt die Beteiligung durch das LfU als Antragstellung im Sinne des § 31 Abs. 2 Ziff. 9 i.V.m. § 14 Abs. 1 LuftVG.

Die Bearbeitung des Antrages auf Zustimmung nach dem Luftverkehrsrecht zum Bauvorhaben ist nach §§ 1 und 2 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) in der jeweils gültigen Fassung kostenpflichtig. Die zu erhebende Gebühr ist lt. Abschnitt V Ziffer 13 des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV innerhalb des Gebührenrahmens von 70 bis 5000 Euro unter Berücksichtigung des Aufwandes festzulegen.

Der Bearbeitungsaufwand kann unter Bezugnahme der durchgeführten Nachforderungen, Beratungsgespräche und der durchgeführten erforderlichen Beteiligungen als erhöht eingestuft werden. Das angezeigte Vorhaben dient nach Auswertung der Antragsunterlagen wirtschaftlichen Zwecken.

Da die Zustimmung als Grundlage der Baugenehmigung erteilt wurde, ist der komplette Betrag gem. LuftKostV auch bei Einstellung oder Ablehnung aus anderen Gründen durch das LfU an die LuBB zu überweisen.

## **VI. Sonstige Hinweise für die Genehmigungsbehörde**

1. Gem. § 18 a Abs. 1 LuftVG teilt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bei Betroffenheiten seine Entscheidung der für die Genehmigung des Bauwerks zuständigen Behörde oder, falls es einer Genehmigung nicht bedarf, dem Bauherrn direkt mit.
2. Für die Ausführungsbestimmungen ist die AVV LFH in der jeweils gültigen Fassung verbindlich. Erteilte Zustimmungen aus Beteiligungen im Genehmigungsverfahren, die bei Genehmigungserteilung 2 und mehr Jahre zurückliegen, sind daher zur erneuten Überprüfung der LuBB vorzulegen.

3. In der Genehmigung ist auf die Möglichkeit der Änderung der AVV LFH und dessen Beachtung hinzuweisen.
4. Ausdrücklich verweise ich darauf, dass Gegenstand meiner Prüfung und Beurteilung die Ausführung des Bauvorhabens bis zu den beantragten max. Höhen über Grund und NN lt. Antragsunterlagen vom September 2020, welche mir mit Schreiben vom 14.01.2021 übergeben wurden, ist. Sollten diese geändert werden, ist mir das Vorhaben vor Genehmigungserteilung durch Ihre Behörde erneut zur Prüfung vorzulegen.
5. Jede Änderung der Planung ist der LuBB zur Beurteilung vorzulegen. Ist eine erneute Genehmigung durch das Landesamt für Umwelt (LfU) nicht erforderlich, so ist die Änderungsplanung der LuBB direkt zur Beurteilung und Genehmigung nach § 15 LuftVG vorzulegen
6. Aus dem Zuständigkeitsbereich der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg heraus ist keine Rechtsgrundlage ersichtlich, die eine Einschränkung der gesetzlich vorgegebenen Kennzeichnungsalternativen im Einzelfall erlaubt. Sofern sich im Genehmigungsverfahren aus Ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich oder aus anderen Bereichen die Notwendigkeit der Festlegung jeweils einer bestimmten Kennzeichnungsalternative ergibt, bitte ich dies Ihrerseits zu prüfen und zu veranlassen. Insbesondere kann dies der Fall sein, wenn die Kennzeichnung zum Schutz vor Lichtimmissionen oder auch hinsichtlich des Landschaftsbildes an die Kennzeichnung bereits vorhandener Anlagen angepasst werden soll.
7. Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) ist bzgl. militärischer Belange (z. B. Schutzbereichsbelange gem. Schutzbereichsgesetz, Freihaltung von Richtfunkstrecken, Träger öffentlicher Belange u.ä.) zuständige Behörde und ggf. vor Genehmigungserteilung in eigener Zuständigkeit gemäß § 30 i.V.m. § 12 ff LuftVG zu beteiligen.
8. Grundlage meiner Entscheidung ist
  - das Luftverkehrsgesetz in der jeweils gültigen Fassung i.V.m.
  - der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV LFH) vom 24.04.2020 (veröffentlicht am 30.04.2020 im Bundesanzeiger BAnzAT 30.04.2020 B4).
  - die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) in der jeweils gültigen Fassung.
9. Kostenentscheidung nach LuftKostV

Die Entscheidung über den Antrag auf immissionsschutzrechtliche Genehmigung ergeht einheitlich (§ 13 BImSchG). Als solche einheitliche Entscheidung beinhaltet diese Entscheidung mehrere öffentliche Leistungen, so auch die luftverkehrsrechtliche Prüfung und Entscheidung.

Das LfU als zuständige Genehmigungsbehörde berücksichtigt die luftverkehrsrechtliche Entscheidung unmittelbar, so dass das LfU im Rahmen der von ihm zu treffenden einheitlichen Entscheidung dem Antragsteller auch die nach dem Luftverkehrsrecht zu berechnenden Verwaltungsgebühren in Rechnung stellt (vgl. VG Potsdam, Beschluss vom 19.06.2018 -VG10L379/14).

Ich bitte mir eine **Kopie** des durch Ihre Behörde erteilten **Bescheides** (ohne Antragsakte mit Prüfvermerk) zu übergeben.

Unabhängig davon bitte ich Sie um Information bei Änderungen im Genehmigungsverfahren (z. B. bei Ablehnung, Antragsrücknahme, Planänderungen, Widersprüchen etc.).

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



gültig ohne Unterschrift gem. den ergänzenden Regelungen zur Schriftgutverwaltung vom 02.11.2020