

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/1177 –**

### **Konflikt zwischen Radaranlagen der Bundeswehr und Windenergieanlagen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Es häufen sich die Meldungen darüber, dass die Neuerrichtung oder das Repowering von Windenergieanlagen durch Einwendungen und sogar Rechtsbehelfe der jeweiligen Wehrbereichsverwaltungen der Bundeswehr verhindert werden. Die Windenergieanlagen würden – so die Wehrbereichsverwaltungen – die Funktionstüchtigkeit von Radaranlagen stören. Betroffen seien sowohl Radaranlagen der militärischen Flugsicherung als auch solche der Landesverteidigung.

Erhebungen der Windbranche gehen inzwischen davon aus, dass infolge der Einsprüche der Wehrbereichsverwaltungen auf Grund von Radar mehr als 1 200 MW Windenergieleistung nicht errichtet werden können. Dies entspräche Investitionen in Höhe von ca. 1,5 Mrd. Euro. Diese Zahl beinhaltet noch keine Repoweringprojekte und Absichten von Betreibern, die aufgrund von befürchteten Einsprüchen der Bundeswehrverwaltung erst gar keinen Bauantrag gestellt haben. Dieser Umstand ist umso problematischer vor dem Hintergrund, dass sich die betroffenen Kommunen häufig in strukturschwachen Regionen befinden. Ihnen gehen durch verhinderte Windenergieanlagen Einnahmen in Form von Gewerbesteuern und auch zukunftsfähige Arbeitsplätze verloren.

Konflikte zwischen militärischem Radar und der Windenergienutzung sind in den vergangenen Jahren bereits in Schleswig-Holstein und Niedersachsen aufgetreten. In jüngster Zeit häufen sich diese Fälle jedoch auch in anderen Bundesländern wie Nordrhein-Westfalen, so zum Beispiel im Kreis Düren. Dort drohen Einsprüche der Wehrbereichsverwaltung zum Beispiel Repowering-Projekte in der Windnutzungsfläche von Nideggen-Schmidt zu verhindern.

1. In welchem Umkreis von Radaranlagen zur Flugsicherung und/oder zur Luftabwehr stellen Windenergieanlagen ein Störpotential dar, und aus welchen Gründen?

Durch den Betrieb von Windenergieanlagen kann es im Erfassungsbereich von militärischen und zivilen Radaranlagen zu Einschränkungen der Radarabdeckung des Luftraumes kommen. Das Spektrum dieser Einschränkungen reicht von Positionsungenauigkeiten der Flugzieldarstellung bis zu temporären Verlusten von Flugzielen über den Zeitraum von mehreren Radarumdrehungen. Windenergieanlagen stellen im Gebiet der Radarerfassung ein Störpotential dar. Ob und in welchem Umfang eine Störung auftritt, ist abhängig u. a. von der Art der Radaranlage und ihrer technischen Auslegung, der Entfernung zu einer Windenergieanlage, der Höhe, der Größe, der Bauart und der Anzahl der Windenergieanlagen sowie von topographischen Gegebenheiten und Wetterlagen.

2. Wie bewertet die Bundesregierung das Gefährdungspotential und die Auswirkungen von Windenergieanlagen auf die Aufgaben von Flugsicherung und Landesverteidigung?

Das Gefährdungspotential und die Auswirkungen der Windenergieanlagen werden durch die geltenden rechtlichen Regelungen bisher in einem vertretbaren Rahmen gehalten. Der Schutz der Flugsicherungseinrichtungen wird durch § 18a des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und die Sicherheit der Hindernissituation durch § 12 ff. LuftVG hergestellt. Die zunehmend größeren und höheren, bis ca. 200 m über Grund geplanten neuen Windenergieanlagen überschreiten die bisher üblichen Höhen allerdings deutlich und stellen aus Sicht der Hindernisgrenzen und des Anlagenschutzes eine neue Herausforderung dar.

Beim Bau bzw. Repowering von Windenergieanlagen ist darauf zu achten, dass damit einhergehende Einschränkungen im militärischen Übungsbetrieb vor dem Hintergrund der gesamtstaatlichen Verantwortung für eine bestmögliche Vorbereitung der Soldatinnen und Soldaten auf die oftmals mit Gefahr für Leib und Leben verbundenen Einsätze sowie die Erfüllung des Auftrages zur Sicherheit im Luftraum sehr genau betrachtet und sorgfältig abgewogen werden. Die zur Erfüllung der Luftverteidigung und der militärischen Flugsicherung eingesetzten Radarsysteme werden in ihrer Erfassung in unterschiedlicher Ausprägung durch Windenergieanlagen gestört. Bei Luftverteidigungsradaren werden vorwiegend Verschattungseffekte und Positionsungenauigkeiten (Streuung) durch Windenergieanlagen beobachtet. Flugsicherungsradare hingegen können Windenergieanlagen als bewegliche Flugziele detektieren, mit der Folge, dass eine Unterscheidung zwischen einzelnen Luftfahrzeugen und Windenergieanlagen nicht mehr möglich ist. Darüber hinaus kommt es zu Lücken in der Erfassung von Flugzielen. Aufgrund der unterschiedlichen Aufgabenwahrnehmung durch die militärische Flugsicherung und den Einsatzführungsdienst sowie unterschiedlicher Radaranlagentypen sind bei der Bewertung von Bauvorhaben unterschiedliche technische und operationelle Kriterien heranzuziehen. Störungen, die eine zuverlässige Flugzielerfassung beeinträchtigen, stellen ein Gefährdungspotential dar.

3. Welche konkreten Sicherheitsrisiken gehen nach Einschätzung der Bundesregierung für die Luftfahrt und Luftraumüberwachung von diesen Störungen differenziert nach Sicht- und Instrumentenflugregeln aus?

Die Sicherheitsrisiken für den Sichtflugbetrieb sind, da hierbei die üblichen Freigrenzen von 100 m über Grund durchstoßen werden, gravierend und nur

mit zusätzlichen Maßnahmen, wie z. B. einer Hindernisbefeuerung, einigermaßen zu begrenzen.

Für den Instrumentenflugbetrieb werden geringere Risiken gesehen, da § 18a LuftVG die Möglichkeit bietet, die Entstehung des Risikos zu verhindern.

Die Einschränkung der Radarerfassung durch Windenergieanlagen und die damit einhergehende Verringerung von Entdeckungswahrscheinlichkeit und Bestimmbarkeit von Position und Flugverhalten eines Flugobjektes kann für die Auftragsbefreiung der Luftverteidigung eine nicht hinnehmbare Einschränkung zur Folge haben.

Windenergieanlagen stören dabei nicht grundsätzlich, sondern bauartbedingt unterschiedlich stark. Die Störwirkung wird nicht nur durch die Reflexionsintensität allein bestimmt, sondern u. a. auch durch die Rotordrehzahl einer Windenergieanlage und die Form der Rotorblätter, ist somit auch abhängig vom Hersteller.

4. Inwiefern existieren einheitliche Bewertungs-/Handlungsempfehlungen für den Umgang mit Windenergieanlagen in der Nähe von Radaranlagen für die Bundeswehr?

Wenn diese existieren, mit welchem konkreten Inhalt?

Im Rahmen der Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes wird in der Bundeswehr nach den Vorgaben des Allgemeinen Umdrucks 51 „Schutzbereiche von Funkstellen“ vorgegangen. Dieser regelt im Grundsatz die Festlegung von Schutzbereichen u. a. auch für Radaranlagen. Alle Anträge auf Genehmigung von Windenergieanlagen in Schutzbereichen sind einer Einzelfallprüfung zu unterwerfen, da örtliche Gegebenheiten wie Geländeart, Geländebewuchs und Bebauung als wesentliche Entscheidungsfaktoren die einzuhaltenen Abstände im Sinne einer Vereinbarkeit von Windenergienutzung und Radarbetrieb bestimmen. Es ist deshalb nicht möglich, allgemeingültige Abstände hierfür zu benennen.

5. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung Differenzierungen zwischen der Beeinträchtigung von Flugsicherungs- und Landesverteidigungsradar durch Windenergieanlagen, und wenn ja, wie sehen diese aus?

Für zivile Flugsicherungszwecke wird vorrangig das Sekundärradar verwendet. Die Beeinträchtigungen durch Windenergieanlagen sind hierbei anderer Natur als bei Primärradaranlagen.

Die Primärradaranlagen der zivilen Flugsicherung stellen ein Sicherheitsnetz dar, das beim Ausfall der entsprechenden Komponenten bei der Flugsicherung am Boden oder an Bord eines Luftfahrzeuges zur Verwendung kommt. Während Primärradaranlagen Objekte ohne deren Mitwirkung aufgrund ihrer physikalischen Rückstrahlfläche erfassen, sendet beim Sekundärradar eine Flugsicherungsbodenstation eine Abfrage aus, die vom Transponder des Luftfahrzeuges aktiv beantwortet werden muss.

Für militärische Radare wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 16 verwiesen.

6. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die veröffentlichten An- und Abflugverfahren (AIP Mil und \_AIP Ziv) bei der Störungs- bzw. Gefährdungsprognose durch die Bundeswehr berücksichtigt?

Ja

7. Ab welcher Höhe der Windenergieanlagen, ggf. in Abhängigkeit zur Entfernung der Radaranlage, treten nach Kenntnis der Bundesregierung die Störungen auf?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

8. Kommt es nach Kenntnis der Bundesregierung auch zu Störungen von Radaranlagen zur Überwachung des zivilen Luftverkehrs?

Wenn ja, in welchem Umkreis der Anlagen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

9. Liegen der Bundesregierung wissenschaftliche Untersuchungen zu den Auswirkungen von Windenergieanlagen auf die Radarsysteme der Bundeswehr vor, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen sind diese gekommen?

Der Bundesregierung liegen entsprechende wissenschaftliche Untersuchungen vor. Diese Studien belegen, dass von Windenergieanlagen bauartbedingt unterschiedlich starke physikalische Störeffekte ausgehen.

10. Bei welchen Windenergieprojekten hat die Bundeswehrverwaltung seit dem Jahr 2005 in Genehmigungsverfahren Bedenken wegen der Störung von Radaranlagen geäußert bzw. ihre Zustimmung zu dem Antrag verweigert (bitte aufschlüsseln nach Anzahl der Anlagen und installierter Leistung in Megawatt)?

In Harmshagen vier, Nordkampen elf, Selmsdorf vier, Sabow zwei, Hohenkirchen drei, Bomlitz neun, Altenbruch neun, Elze fünf, Nindorf zwei, Rüstringen sieben, Mistorf drei, Utgast zwei, Klein Stavern zwei, Barkow zwei, Altenbruch neun, Uchte zehn, Ostenfeld zwei, Groß Pravtshagen eine, Gägelow zwei, Hasewede sechs, Lüdingworth vier, Wiesmoor 22, Bagband zwei, Panneboe 14, Hohegaste zwölf, Baarsen fünf, Simonsberg vier, Stolzenau drei, Friedland vier, Barnekow zwei, Gilten drei, Wolthausen zwei, Wagenfeld drei, Holtriem zwei, Aurich sechs, Gleina 25, Holzdorf 47, Metelen drei, Zülpich fünf, Hollich eine, Neuenkirchen drei, Herzogenrath eine, Alsdorf eine, Hückelhoven drei, Neuenbeken eine, Lichtenau zwei, Elsdorf zwei, Baesweiler-Ost eine, Beverungen zwei, Bad Münstereifel eine, Alsdorf zwei, Bedburg-Hau eine, Büchel vier, Fritzlar 30, Auenhausen sieben, Ramstein drei, Weikersheim-Neubronn zwei, Werbachhausen eine, Hardheim-Erfeld eine, Ummendorf-Fischbach eine, Walldürn-Altheim eine, Ingelfingen-Dörrenzimmern vier und Berghülen eine.

Angaben zu der Megawattleistung dieser Anlagen liegen nicht vor.

11. Welche dieser Projekte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung nicht realisiert?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

12. Bei welchen Projekten wurden Modifikationen bei den Windenergieanlagen (z. B. geringere Höhen, Verschiebung der Anlagenstandorte) vorgenommen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

13. Welche Projekte wurden zunächst abgelehnt und dann doch realisiert?

Kronprinzenkoog, Friedrichskoog, Kaiser-Wilhelm-Koog, Dithmarschen, Dieksanderkoog, Trennewurth, Hedwigenkoog, Bernau, Neukirchen, Metelen, Zülpich, Hollich, Herzogenrath, Hückelhoven, Neuenbeken, Lichtenau, Elsdorf, Baesweiler-Ost, Bedburg-Hau, Werbachhausen, Hardheim-Erfeld, Ummendorf-Fischbach und Ingelfingen-Dörrenzimmern.

14. Mit welcher Begründung wurden die Ablehnungen aufgehoben?

Die Ablehnungen wurden mit folgenden Begründungen aufgehoben:

Reduzierung der Anlagenzahl, Verschiebungen der Anlagenstandorte, Änderung des Anlagentyps, signaturtechnische Gutachten.

15. Über welche Kenntnisse verfügt die Bundesregierung, bei welchen Windenergieprojekten zivile Luftverkehrseinrichtungen (einschließlich der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH) ablehnende Stellungnahmen mit der Begründung der Störung von Radaranlagen abgegeben haben (bitte um Nennung der einzelnen Projekte, der Anzahl der Anlagen und installierter Leistung in Megawatt)?

Bei der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH werden keine Statistiken über ergangene Stellungnahmen geführt, die die angefragten Informationen aus diesem Bereich liefern würden. Zum Jahr 2009 kann ausgeführt werden, dass sechs von insgesamt 488 vorgelegten Vorhaben teilweise abgelehnt wurden. Über die Leistung abgelehnter Anlagen liegen keine Informationen vor.

16. Ist es zutreffend, dass die Bundeswehr bei der Flugsicherung vorwiegend das sogenannte Primärradar verwendet, und nicht, wie in nahezu allen anderen NATO-Staaten üblich, das sogenannte Sekundärradar auf Transponderbasis, welches in diesen Ländern nur in seltenen Fällen von dem zweidimensionalen Primärradar unterstützt wird?

Wenn ja, warum?

Die Bundeswehr verwendet bei der Flugsicherung sowohl das „Primärradar“ als auch das „Sekundärradar“. Die gegenwärtige Luftraumstruktur um Militärflugplätze erlaubt es, ohne eine Funkkontaktaufnahme mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle und Schalten eines Transponders in den Nahbereich bzw. Zuständigkeitsbereich des Militärflugplatzes einzufliegen. Unter diesen Rahmenbedingungen ist die sichere Durchführung einer radargestützten Flugverkehrskontrolle im Nahbereich von Militärflugplätzen nur mittels einer verlässlichen Primärradarerfassung von Luftfahrzeugen ohne Transponderabstrah-

lung möglich. Im Rahmen der Landesverteidigung ist es unerlässlich, zur Sicherstellung eines lückenlosen Luftlagebildes auch sogenannte nicht kooperierende Teilnehmer am Luftverkehr, also Luftfahrzeuge ohne bzw. mit nicht aktivem Transponder, zu erfassen. Die uneingeschränkte Fähigkeit zur Primärradarerfassung für die Luftraumüberwachung ist damit zur Erfüllung des Verteidigungsauftrages zwingend erforderlich.

17. Ist es zutreffend, dass die Bundeswehrverwaltung bei der Stellungnahme zu Windparkprojekten, die sich im Einflussbereich des Flugsicherungsradsars befinden, die Beurteilung überwiegend auf das sogenannte Primärradar abstützt, und nicht wie in der praktischen Arbeit auf Primär- und Sekundärradar?

Wenn ja, warum?

Ja. Zur Begründung wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

18. Ist es zutreffend, dass Windenergieanlagen keinen störenden Einfluss auf das sogenannte Sekundärradar auf Transponderbasis ausüben?

Wenn ja, warum verwendet die Bundeswehr nicht ebenfalls das Sekundärradar auf Transponderbasis?

Der Betrieb von Windenergieanlagen wirkt sich störend auf alle elektromagnetischen Wellen und damit jede Art von Radartechnik aus. Die Störeffekte auf das „Sekundärradar“ sind physikalisch bedingt jedoch deutlich geringer als auf das „Primärradar“. Im Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

19. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Anzahl der im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland verkehrenden Luftfahrzeuge ohne Transpondertechnik vor?

Falls ja, bitte eine Differenzierung nach militärischen, zivilen Verkehrs- und sonstigen (insbesondere Sport-)Flugzeugen vornehmen.

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Informationen vor. Bei der Bundeswehr verfügen alle bemannten Luftfahrzeuge über Transpondertechnik.

20. Ist es zutreffend, dass Windenergieanlagen über ein wesentlich geringeres Störpotential für die Radarsysteme der US-Airforce (z. B. an dem Flughafen Rammstein) verfügen und die US-Airforce aus diesem Grund keine Einwände gegenüber dem Aufbau von Windenergieanlagen in der Umgebung ihrer Flughäfen in Deutschland erhebt?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, worin unterscheiden sich die Einwände der US-Airforce von denen der Bundeswehr?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, in welchem Umfang Radargeräte der US-Streitkräfte in Deutschland durch Windenergieanlagen gestört werden. Den US-Streitkräften in Deutschland obliegt nicht der verfassungsrechtliche Auftrag nach Artikel 87a des Grundgesetzes zum Schutz des Deutschen Luftraums.

21. Welche Radarsysteme verwenden die anderen in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Streitkräfte?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu Radarsystemen der in Deutschland stationierten ausländischen Streitkräfte vor.

22. Bei welchen dieser Systeme führen Windenergieanlagen zu Störungen beim Radar?

Es wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

23. In welchen Fällen ist es nach Kenntnis der Bundesregierung von ausländischen Streitkräften zu Einsprüchen gegen die Errichtung von Windenergieanlagen gekommen, die mit der Störung von Radaranlagen begründet wurden?

In drei Fällen am US-Militärflugplatz Ramstein.

24. Ist es zutreffend, dass ab dem Jahr 2010 die Radargeräte vom Typ ASR 910 durch neue digitale Radartechnik vom Typ ASR-S ersetzt werden sollen, und falls ja, wann wird dieser Austauschprozess nach Erkenntnissen der Bundesregierung flächendeckend abgeschlossen sein?

Die Radaranlagen vom Typ ASR 910 werden beginnend ab 2010 durch Anlagen des Typs ASR-S ersetzt. Der Abschluss der Umrüstung an den Militärflugplätzen der Bundeswehr ist für 2015 geplant.

25. Über welche Kenntnisse verfügt die Bundesregierung, ob Windenergieanlagen einen störenden Einfluss auf Radaranlagen vom neuen Typ ASR-S ausüben können?

Die physikalischen, aus dem Betrieb von Windenergieanlagen resultierenden Störgrößen sind für analoge und digitale Radaranlagen identisch. Digitale Radargeräte sind aufgrund der angewandten Signalverarbeitung empfindlicher als analoge Radargeräte, wodurch Störungen durch Windenergieanlagen in der Radarerfassung vom Prinzip her stärker ins Gewicht fallen. Nach Aussagen der Industrie soll es möglich sein, durch technische Maßnahmen die Störungen von Windenergieanlagen auf digitale Radargeräte beherrschbar zu machen. Diese Maßnahmen sind hinsichtlich ihrer Wirksamkeit bislang messtechnisch noch nicht validiert.

26. Trifft es zu, dass diese oder andere moderne Radaranlagen unter anderem durch Computermodellierung Hindernisse bzw. Störungen „wegmodellieren“ können?

Ist dies auch bei der Radartechnik vom Typ ASR 910 möglich?

Die grundsätzliche Möglichkeit, die Störeinflüsse durch Windenergieanlagen auf digitale Radare durch technische Maßnahmen zu reduzieren, sind anerkannt. Von dem digitalen Radargerät ASR-S erhofft sich die Bundesregierung eine erste technische Verbesserung der Vereinbarkeit von Windenergieanlagen mit militärischen Radaranlagen. Im Rahmen eines durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) unterstützten Forschungsvorhabens „Verbesserung der Verträglichkeit von Windenergieanlagen

bezüglich Radaranlagen der Flugsicherung und Landesverteidigung“ hat die Firma EADS unter anderem das Radarkonzept ASR-ES entwickelt. Die technische Entwicklung besteht im Kern aus einer neuen Antenne sowie einer verbesserten Signal- und Datenverarbeitungs Komponente und einem neu entwickelten Klassifizierungs- und Tracking-Verfahren. Die Firma EADS erwartet, dass Windenergieanlagen im Erfassungsbereich eines Radars vom Typ ASR-ES kaum noch Störwirkungen entfalten. Der messtechnische Nachweis ist bisher allerdings noch nicht erbracht. Quantitative Aussagen zur Verbesserung der Verträglichkeit von Windenergieanlagen mit einer Radaranlage ASR-ES gegenüber der ASR-S werden durch ein derzeit laufendes und durch das BMU unterstütztes Forschungsvorhaben der Firma EADS erwartet. Die Radarweiterentwicklung ist dabei so konzipiert, dass sich ASR-S-Radargeräte auch nachträglich damit aufrüsten lassen. Eine Um-/Nachrüstung der Anlagen vom Typ ASR 910 mit der Möglichkeit einer Computermodellierung ist nach Aussagen der Industrie nicht möglich.

27. Wenn von Windenergieanlagen kein störender Einfluss auf dieses Radarsystem zu erwarten ist, wird die Bundeswehrverwaltung ihre bisherigen Einsprüche gegen die Errichtung von Windenergieanlagen aufrechterhalten?

Wenn ja, warum?

Nein

28. Ist es zutreffend, dass die Bundeswehrverwaltung bei verschiedenen Windenergieprojekten einen entgegenstehenden öffentlichen Belang geltend gemacht hat, obwohl sich die geplante Windenergieanlage außerhalb des im Allgemeinen Umdruck Nr. 51 für den Anlagentyp ASR 910 „Siemens 1990“ vorgesehenen Interessenbereichs von 18 Kilometern (Flugsicherungsradar) bzw. 35 Kilometern (Landesverteidigungsradar) befand?

Wenn ja, warum und bei welchen Anlagen?

Ja, aus Gründen der Topographie. Dies war bei den Anlagen in Metelen, Ochtrup, Bad Münstereifel-Schönau, Berghülen und Ingelfingen-Dörrenzimmern der Fall.

29. Hat sich dieser Umdruck geändert?

Wenn ja, inwieweit haben sich die physikalischen Erkenntnisse geändert?

Der mit Datum vom 14. März 2002 erlassene Allgemeine Umdruck (AU 51) wurde am 23. Mai 2008 durch eine neue Version ersetzt. Derzeit befindet sich der AU 51 erneut in einem Änderungsprozess. Der Änderungsbedarf basiert auf aktuellen Erkenntnissen von EUROCONTROL und aus Studien des BMU.

30. Ist es zutreffend, dass in anderen NATO-Staaten (z. B. Belgien) trotz Verwendung gleichartiger Luftverteidigungsradaranlagen der Interessenbereich der dortigen Militärverwaltung statt auf 35 km nur auf einen Radius von 20 km festgelegt ist?

Wenn ja, wie lässt sich das erklären?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse zu diesbezüglichen Regelungen in anderen NATO-Staaten vor.



31. Welche Rechtsprechung ist bisher zu dem Thema Windenergieanlagen und Radar ergangen?

Die Bundesregierung führt keine Statistiken über gerichtliche Entscheidungen zum Thema Windenergie und Radar. Die folgenden Gerichtsurteile sind der Bundesregierung bekannt:

Bundesverwaltungsgericht – Az 4 B 58/06 vom 5. September 2006 und Az IV C 30.65 vom 16. Juli 1965, Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg Az 3 S 914/05 vom 16. Mai 2006, Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen – Az 11 A 5502/99 vom 19. Februar 2001, Sächsisches Oberverwaltungsgericht – Az 1 D 3/03 vom 25. Oktober 2006, Thüringer Oberverwaltungsgericht – Az 1 KO 304/06 vom 19. März 2008 und Az 1 KO 89/07 vom 30. September 2009, Verwaltungsgericht Aachen – Az 6K 71/07 vom 15. November 2007 und Az 6K 1367/07 vom 15. Juli 2008, Verwaltungsgericht Ansbach – Az AN 11 K 06.02507 vom 4. Juni 2008, Verwaltungsgericht Augsburg Az Au 5 K 07.569 vom 17. März 2008, Verwaltungsgericht Gelsenkirchen Az 10 K 2817/02 vom 25. Januar 2006, Verwaltungsgericht Minden – Az 2 K 2441/97 vom 28. Oktober 1999 und Az 11 K 352/09 vom 13. Januar 2010, Verwaltungsgericht Stuttgart – Az 13 K 3565/04 vom 8. März 2005.

32. Ist es möglich, dass durch Repoweringmaßnahmen (Ersatz kleiner schnell drehender durch große langsam drehende WEA) die Störeinflüsse verringert werden?

Kleine Windenergieanlagen zeigen aufgrund der höheren Rotordrehzahl gegenüber militärischen Flugsicherungsradaren eine höhere Störwirkung als größere Windenergieanlagen. Durch Repowering wird der Gesamtumfang an bestehenden alten Windenergieanlagen reduziert. Damit kann grundsätzlich eine positive Wirkung erzielt werden, vor allem dann, wenn eine hohe Anzahl kleiner Anlagen in aus Radarsicht eher ungünstigen Gebieten durch große Anlagen in aus Radarsicht günstigeren Gebieten, bei gleichzeitiger Reduzierung der Gesamtanzahl der Windenergieanlagen, ausgetauscht werden können.

33. Ist es zutreffend, dass die Bundeswehrverwaltung Rechtsbehelfe (Widersprüche, Anfechtungsklagen) gegen Genehmigungen für Windenergieanlagen und Normenkontrollklagen gegen Bebauungspläne für Windenergieanlagen bei Gericht eingereicht hat (bitte um Nennung der einzelnen Projekte und Anzahl der Anlagen)?

Ja. Projekte in Baarsen gegen eine Anlage, in Neuenwalde gegen fünf Anlagen, in Großefehn Bagband gegen zwei Anlagen, in Dornum Westeraccum bisher gegen eine Anlage, in Loccum gegen fünf Anlagen, in Doberlug-Kirchhain gegen zwei Anlagen.

34. Ist es zutreffend, dass sich die Bundeswehrverwaltung durch externe Anwaltskanzleien vertreten lässt?

Sind die Wehrbereichsverwaltungen durch das Bundesministerium der Verteidigung zur Einlegung von Rechtsbehelfen und Beauftragung von Anwaltskanzleien im eigenen Namen hierzu bevollmächtigt?

In Einzelfällen werden von den Wehrbereichsverwaltungen in eigener Zuständigkeit zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung Anwaltskanzleien beauftragt.





