

AUTOREN

KURZ GEFASST

Immer mehr Konfliktpotenzial besteht zwischen dem Bau von Windenergieanlagen und dem Luftverkehr. Die mögliche Konkurrenz zwischen Windenergieanlagen und solchen der Flugsicherung ergibt sich aus technischen und/oder betriebswirtschaftlichen Gründen. Navigationsanlagen, die der Luftraumüberwachung dienen, stehen insbesondere in ebenen und leicht hügeligen Regionen; Regionen, die ebenfalls prädestiniert sind für den Bau von Windenergieanlagen. Dort haben die Funksignalwellen, die Flugzeugpiloten zur Positionsbestimmung dienen, den wenigsten Widerstand und zugleich sind hier die Winderträge für die Erzeugung erneuerbarer Energien sehr effektiv. Kommunale Planungen werden dadurch immer komplizierter.



Michael Becker (li.) arbeitet für den Städte- und Gemeindebund NRW, Dr. Michael Terwiesche LL.M. ist Fachanwalt für Verwaltungsrecht

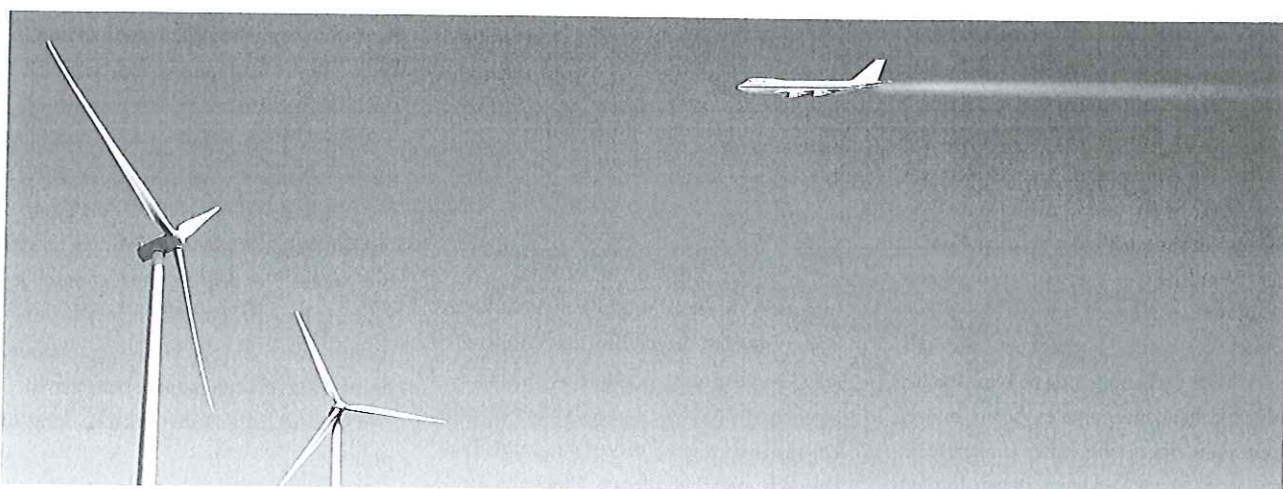


FOTO: CAPTAIN YEGUSIUTERSTOCK.COM

Wer bremst derzeit wen aus?

Das Verhältnis von Windkraftanlagen und Flugsicherung

Von Michael Becker und Dr. Michael Terwiesche

Der Bau von Windenergieanlagen führt zunehmend zu Konflikten mit dem Luftverkehr. Im Bereich von Flughäfen beziehungsweise Start- und Landungsflächen bestehen gesetzliche Baubeschränkungen. Innerhalb dieser Bauschutzzonen, die in § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG (Luftverkehrsgesetz) geregelt sind, darf die Baubehörde die Errichtung von Bauwerken nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen. Außerhalb dieser Bauschutzbereiche ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörde gemäß § 14 Abs. 1 LuftVG erforderlich, wenn es um die Errichtung von Bauwerken geht, die eine Höhe von 100 Metern über der Erdoberfläche überschreiten. Neben diesen Zustimmungserfordernissen sieht allerdings § 18a Abs. 1 LuftVG ein Verbot der Errichtung von Bauwerken vor, wenn dadurch Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Dazu gehören

insbesondere die Navigationsanlagen der Flugsicherung. Dieses Verbot gilt allerdings auch außerhalb der oben genannte Bauschutzbereiche. Das bedeutet, dass Städte und Gemeinden betroffen sein können, in deren Nähe gar kein Flughafen existiert – aber eben solche Sicherungseinrichtungen! Die mögliche Konkurrenz zwischen Windenergieanlagen und solchen der Flugsicherung ergibt sich aus technischen und/oder betriebswirtschaftlichen Gründen. Denn Navigationsanlagen, die der Luftraumüber-

wachung dienen, stehen insbesondere in ebenen, aber auch in leicht hügeligen Regionen. Dort haben die Funksignalwellen, die Flugzeugpiloten zur Positionsbestimmung dienen, den wenigsten Widerstand. Solche Gegenden sind zugleich jedoch ebenfalls für die Windenergienutzung interessant, weil sie hohe Windernten versprechen.

Noch vor der sogenannten Energiewende hat 2009 die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) den Schutzbereich rund um die Flugsicherungsanlagen von drei auf fünfzehn Kilometer erweitert. Um es an dieser Stelle deutlich zu sagen: Es geht um einen Radius von 15 Kilometer oder um einen Durchmesser von 30 Kilometer je Anlage, der – rechtlich gesehen – für den Bau von Windenergieanlagen mindestens „problembehaftet“ ist! Wendet man dann noch die Flächenberechnung für einen Kreis an, so wird deutlich, dass je

PRAXISTIPP

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) stellt auf seiner Homepage (www.baf.bund.de) eine Karte der Anlagenschutzbereiche für die Öffentlichkeit bereit.

Anlage etwa 706 Quadratkilometer betroffen sein können. Ganz aktuelle Brisanz enthält insoweit insbesondere der nachfolgend noch dargestellte Beschluss des Oberverwaltungsgericht Lüneburg vom 22. Januar 2015 (12 ME 39/14, juris).

Alles das wirft die Frage auf, wer sich wann wie primär dieser Problematik besonders bewusst sein muss. Wenn es um die Errichtung einer konkreten Windenergieanlage geht, so müssen sich vorrangig die Genehmigungsbehörde sowie der Investor mit dieser Problematik auseinandersetzen. Die Städte und Gemeinden sind gerade dann davon betroffen, wenn sie durch ein Plankonzept den Ausbau der Windenergie in ihrer Gemeinde steuern wollen (vgl. § 35 Abs. 3 S. 3 BauGB). Da etliche Bundesländer den Ausbau der Windenergie vorantreiben wollen und die Städte und Gemeinden nach der Rechtsprechung bei einer solchen Planung der Windenergie „substanzialen Raum“ gewährleisten müssen, hat sich dieser Zielkonflikt verschärft. Aber auch die Landesplanung ist davon betroffen, da sie keine Flächen oder Flächenkontingente in Ansatz bringen kann, die in einem erheblichen Umfang rechtlich gar nicht zur Verfügung stehen. Insofern wird zumindest der nordrhein-westfälische Landesgesetzgeber die umfangreichen Ausbauvorstellung der Landesregierung mittels fester Flächenkontingente für die Regional- und Kommunalplanung (vgl. Ziel 10.2.2 des Entwurfs des Landesentwicklungsplans; abrufbar unter www.nrw.de/landesregierung/landesplanung/) auch deshalb deutlich korrigieren müssen.

Der Kabinettsbeschluss der Landesregierung NRW vom 28. April 2015 hat diese Problematik aufgegriffen und eine Herabstufung dieses bisherigen Ziels „Flächenkontingente“ als (abwägbaren) Grundsatz

vorgenommen. Allerdings wird am Ziel festgehalten, bis 2020 mindestens 15 Prozent der Stromversorgung durch Windenergie zu decken. Das bedeutet dann allerdings auch, dass nach Vorstellung der Landesregierung anderweitig genügend Flächen zur Erreichung dieses Ziels in Anspruch genommen werden müssen. Dies wird gerade vor dem Hintergrund der verfassungsrechtlich gesicherten kommunalen Bauleitplanung sicherlich rechtspolitisch noch für Diskussionen sorgen.

Im Nachfolgenden werden mögliche Verfahrenskonstellationen dargestellt. Dabei geht es um die wichtigen rechtlichen Grundzüge einschließlich der Konsequenzen und weniger um die Frage der Richtigkeit beziehungsweise Vertretbarkeit technischer Sicherheitsbedürfnisse für Flugsicherungseinrichtungen.

Das Genehmigungsverfahren

Innerhalb dieser Schutzzone besteht zwar kein generelles Bauverbot für Windkraftanlagen. Liegt eine geplante Windkraftanlage innerhalb dieser Zone, löst dies jedoch ein umfangreiches Prüfverfahren aus. Die dadurch hervorgerufenen Probleme und ihre Lösung stellen sich wie folgt dar:

Für die Errichtung von Windkraftanlagen mit einer Gesamthöhe von mehr als 50 Metern ist eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung erforderlich (Nr. 1 Anhang I, 4. BImSchV i. V. m. § 5 BImSchG). Im Rahmen einer solchen Genehmigung ist unter anderem zu prüfen, ob andere öffentlich-rechtliche Vorschriften der Errichtung und dem Betrieb der Anlage nicht entgegenstehen (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG). Im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung ist gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG auch § 18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) zu beachten. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bestimmt die Bereiche um Flugsicherungseinrichtungen, in denen Störungen durch Bauwerke zu erwarten sind i. S. v. § 18a Abs. 1a LuftVG nach den Maßgaben der ICAO (Dokument ICAO EUR Doc 015, Ausgabe 2009 i. V. m. dem ICAO Annex 10). Danach gilt für Windenergieanlagen ein Anlagenschutzbereich mit einem Radius von 15 Kilometern um die Flugsicherungsanlage. Betroffen ist also ein Durchmesser von 30 Kilometern je Anlage! Das BAF teilt diese Anlagenschutzbereiche

der Luftfahrtbehörde des jeweiligen Bundeslandes mit (§ 18a Abs. 1a Satz 1 LuftVG).

Geht ein Antrag für die Errichtung einer Windkraftanlage bei der Genehmigungsbehörde ein, muss diese zunächst prüfen, ob die geplante Windkraftanlage innerhalb des Anlagenschutzbereiches liegt. Wie bereits dargelegt, sind diese unter www.bafbund.de abrufbar. Liegt die Windkraftanlage innerhalb dieses Anlagenschutzbereichs, ist eine Beteiligung des BAF und der Flugsicherungsorganisation im Rahmen des Genehmigungsprozesses erforderlich. Flugsicherungsorganisationen befassen sich zum Beispiel mit dem Management des Flugverkehrs und der Kommunikation, Navigation sowie Radardiensten. Die Genehmigungsbehörde leitet den Antrag auf Errichtung der Windkraftanlage an die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes weiter. Diese Luftfahrtbehörde leitete den Antrag an das BAF weiter. Das BAF entscheidet anschließend auf Basis der gutachterlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation, dessen Flugsicherungsanlage betroffen ist.

Das BAF hat in seiner Entscheidung zu prüfen:

- Welchen genauen Standort, welche Form und Größe hat das geplante Bauwerk in Bezug auf die Flugsicherungseinrichtung?
- Welche Bauwerke stehen bereits im Anlagenschutzbereich?
- Kann durch das zu errichtende Bauwerk eine nicht zumutbare Beeinträchtigung der Flugsicherungseinrichtung eintreten?

Dabei soll es gängige Praxis des BAF sein, im Bereich der 15-Kilometer-Schutzzone die Errichtung von Windkraftanlagen abzulehnen, wenn die DFS auf Grund ihrer Berechnung des Grenzwinkelfehlers zu dem Ergebnis kommt, dass die Flugsicherungsanlagen gestört werden. Dies wird von den Gerichten als „vertretbar“ angesehen, da es keine allgemein wissenschaftlich anerkannten Berechnungsmethoden gibt. Dabei hält die DFS nach Äußerungen ihres Geschäftsführers in der Frankfurter Rundschau vom 5. August 2014 an dieser Zone fest und berät (vgl. § 18a Abs. 1 LuftVG) dementsprechend das Bundesamt. Im Ergebnis führt dies dann dazu, dass in diesen Bereichen der Ausbau der Windenergie zurücktritt. Insoweit sind die nachfolgend angeführten gerichtlichen Entscheidungen von erheblicher Bedeutung.

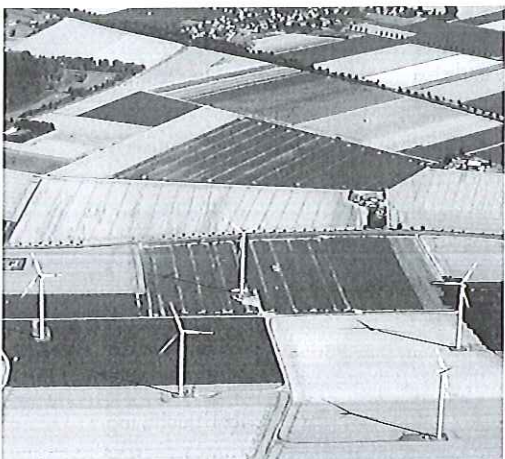


FOTO: DIETER SCHUTZ/PIKEL.DE

Aktuelle Rechtsprechung für die Genehmigungspraxis

1. VG Düsseldorf, Urteil vom 24. Juli 2014

In seiner Entscheidung vom 24. Juli 2014 (11 K 3648/12, BeckRS 2014, 55127) stellt das Verwaltungsgericht Düsseldorf klar, dass es sich bei der Entscheidung des BAF nach § 18a Abs. 1 Satz 2 LuftVG (Entscheidung des BAF, ob durch die Errichtung des Bauwerks Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können) um keinen selbstständigen Verwaltungsakt handelt. Diese Entscheidung sei ein unselbstständiger Mitwirkungsakt in einem gestuften Verwaltungsverfahren ohne Außenwirkung.

Praktische Auswirkung für den Rechtsschutz:

Bei einer ablehnenden Entscheidung des BAF bleibt nur die Möglichkeit, die Immissionschutzgenehmigung zur Errichtung der WEA mit dem Argument beim Verwaltungsgericht einzuklagen, dass die Navigationsanlage, dessen Störung prognostiziert wurde, an dieser Stelle nicht erforderlich sei. Eine selbstständige Anfechtung der Entscheidung des BAF ist hingegen nicht möglich.

Inhaltlich geht das Verwaltungsgericht Düsseldorf sodann auf die Voraussetzungen einer Störung für Flugsicherungseinrichtungen i. S. v. § 18a Abs. 1 Satz 1 LuftVG ein. Eine solche Störung liege vor, wenn wahrscheinlich zu erwarten sei, dass erstens die Funktion der Flugsicherungseinrichtung durch das geplante Bauwerk nachteilig beeinflusst werde und zweitens, dass durch diese Beeinflussung die Funktion der Flugsicherungsanlage für den ihr zugewiesenen Zweck in nicht hinnehmender Weise eingeschränkt werde. Eine konkrete Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs beziehungsweise die Wahrscheinlichkeit eines konkreten Schadenseintritts sei nicht erforderlich. Die Flugsicherung diene nicht allein der Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs i. S. v. § 29 Abs. 1 LuftVG, sondern gemäß § 27c Abs. 1 LuftVG auch der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs. Eine Störung sei jedenfalls dann anzunehmen, wenn die in den einschlägigen ICAO-Dokumenten bestimmten oder daraus bestimmmbaren Toleranzwerte überschritten würden.

Das Verwaltungsgericht Düsseldorf hat hier entschieden, dass es vertretbar und nicht willkürlich sei, wenn das BAF bei seiner Entscheidung den Gesamtwinkelfehlerwert von $\pm 3,0$ Grad (mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 Prozent) als Maximal-Richtwert zugrunde lege. Es existiere zwar nach der ICAO kein verbindlicher Gesamtwinkelfehlerwert, der ausdrücklich beziehungsweise offensichtlich auch für die Nutzung zur Flächennavigation akzeptabel sei. Sofern verbindliche Gesamtwinkelfehlerwerte nicht verfügbar

seien und ein worst-case-Ansatz zugrunde zu legen sei, sei es jedoch vertretbar, aufgrund der angestrebten Nutzung zur Flächennavigation auf den in der Praxis erreichbaren Wert von ± 3 Grad abzustellen.

2. OVG Niedersachsen, Beschluss vom 22. Januar 2015

Das Oberverwaltungsgericht Niedersachsen hat in seinem Beschluss vom 22. Januar 2015 (12 ME 39/14, Juris) ebenfalls entschieden, dass die Entscheidung des BAF nach § 18a Abs. 1 Satz 2 LuftVG ein verwaltungsinterner Mitwirkungsakt sei und dieser keine Außenwirkung habe, für die Immissionschutzbehörde jedoch bindend sei. Werden 20 oder mehr Windkraftanlagen mit einer Gesamthöhe von 50 Metern gebaut, sei ein gesondertes Genehmigungsverfahren nach § 10 BImSchG einschließlich Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen (Nr. 1.6.1 Anhang 1, 4. BImSchV). Im Rahmen von § 18a LuftVG sei ein gesondertes Prüfverfahren durchzuführen, in dem auch die Flugsicherungsorganisation ihre fachliche Bewertung einbringe. Insoweit bestehe daher kein zusätzlicher Bedarf der Genehmigungsbehörde an einer Stellungnahme des Antragstellers. Wie das Verwaltungsgericht Düsseldorf ist das Oberverwaltungsgericht Niedersachsen der Ansicht, dass es für die Annahme einer Störung i. S. v. § 18a LuftVG ausreichend sei, wenn die Möglichkeit einer Störung bestehe. Eine konkrete und unmittelbare Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs sei nicht erforderlich. Hinsichtlich der Berechnung dieser Gesamtwinkelfehler weist das Oberverwaltungsgericht Niedersachsen ausdrücklich darauf hin, dass die Möglichkeiten und Methoden der Analyse und Berechnung von durch Windenergieanlagen zu erwartenden Fehlerbeiträgen und deren Summierung umstritten seien. Eine validierte und damit unangreifbare Analyse-methode gebe es derzeit nicht. In einer solchen Lage, in der sich die Wissenschaft noch nicht als eindeutiger Erkenntnisgeber erweise, es also noch an gesicherten Erkenntnissen mangle und allgemein anerkannte Standards und Beurteilungsmaßstäbe noch nicht entwickelt worden seien, fehle es den Gerichten an der auf bessere Erkenntnis beruhenden Befugnis, die fachliche Einschätzung der dafür zuständigen Stellen als „falsch und „nicht rechtens“ zu beanstanden.

3. Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 25. November 2014

Auch das Bundesverwaltungsgericht meint in seinem Beschluss vom 25. November 2014 – 4 B 37.14, es gebe keinen Rechtssatz, wonach die Sicherheit des Luftverkehrs nur im Falle besonders unzumutbarer Beeinträchtigungen gefährdet ist. Für das Verbot von Windenergieanlagen sei ausreichend, dass diese bei ungehindertem Geschehensablauf mit hinreichender Wahrscheinlichkeit eine Beeinträchtigung der Sicherheit der Luftfahrt verursachen.

Die Ebene der Kommunal- und Landesplanung

Soweit ersichtlich ist zwar noch keine Rechtsprechung dazu ergangen, wie sich diese Problematik insbesondere auf die kommunalen Planungen im Sinne von § 35 Abs. 3 S. 3 BauGB auswirkt. Gleichwohl erlaubt insbesondere die umfangreich begründete Entscheidung des OVG Lüneburg vom 22. Januar 2015 – auch wenn sie nur im vorläufigen Rechtsschutz ergangen ist – derzeit wichtige Rückschlüsse. Unter Berücksichtigung der dortigen Erwägungen ist bei dieser Planung danach zu differenzieren, ob es im Hinblick auf die im Gemeindegebiet aber auch in angrenzenden Nachbarkommen (15-Kilometer-Radius!) bestehende Flugsicherungsanlage schon eine rechtsverbindliche Entscheidung des BAF nach § 18a LuftVG gibt oder nicht. Maßgeblicher Zeitpunkt ist in diesem Fall der des abschließenden Ratsbeschlusses (§ 214 Abs. 3 BauGB).

Aufgrund einer solchen (vorliegenden) Fachentscheidung des BAF kann diese nicht von der planenden Gemeinde „weggewägt“ werden. Es erschließt sich nämlich insbesondere vor dem hohen Rechtsgut der Sicherheit des Luftverkehrs nicht, warum sich die planende Gemeinde – anders als die BImSchG-Genehmigungsbehörde – darüber hinwegsetzen können sollte. Sollte es zu diesem Zeitpunkt also schon eine entsprechende rechtsverbindliche Entscheidung des BAF geben (was allerdings wohl der Ausnahmefall sein dürfte), so scheidet diese davon betroffene Fläche aus Rechtsgründen für die Ausweisung einer entsprechenden Konzentrationszone eigentlich aus. Dies sollte aber mit dem BAF zur Sicherheit zuvor abgeklärt und für den Planungsprozess dokumentiert werden.

Allerdings ist zu bedenken, dass die BAF nicht „auf Vorrat“ entsprechende Verfügungen erlässt. Steht zum oben genannten Beschlusszeitpunkt daher für die Gemeinde

noch nicht rechtsverbindlich fest, dass sie diese im 15-Kilometer-Radius befindliche Fläche nicht bei ihren Planungen berücksichtigen kann, so ist das zwar (noch) keine harte Tabuzone. Allerdings kann sie als sogenannte weiche Tabuzone angesehen werden. „Weiche Tabuzonen“ sind dabei solche Flächen, auf denen die Errichtung von Windenergieanlagen von vornherein ausgeschlossen werden soll, obwohl die Nutzung aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen grundsätzlich möglich wäre. Damit steht der Kommune also ein wichtiges Steuerungselement zur Verfügung. Sie muss im Rahmen ihrer Abwägung dann städtebaulich begründen, warum sie diese Fläche so qualifiziert – also nicht zugunsten der Windenergie berücksichtigt. Denkbar ist insoweit auf die offenbare Praxis des Bundesamtes für Flugsicherung zu § 18a LuftVG abzustellen. Denn andernfalls ist mit einer sehr hohen Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, dass die kommunale Planungen in einem erheblichen Teil nicht umsetzbar sind und dann die Funktionslosigkeit des Bauleitplans in Betracht kommt. Das wäre dann aber ein Zustand, den keiner der am Planungsprozess Beteiligten ernsthaft möchte. Sollte sich nach einem solchen Beschluss im Einzelfall herausstellen, dass im Falle eines Genehmigungsantrages innerhalb der 15-Kilometer-Zone das Bundesamt eine geringere Abstandsfläche zu der Flugsicherungsanlage zum Beispiel aufgrund neuerer technischer Möglichkeiten (dazu siehe unter III) als sachgerecht ansieht, so ist zu bedenken, dass § 35 Abs. 3 S. 3 BauGB „nur“ eine Regel enthält – Abweichungen von der Planung also nicht gänzlich ausgeschlossen sind. Die planende Gemeinde sollte sich in diesem

Fall vorab mit dem BFA sowie gegebenenfalls noch mit der DFS in Verbindung setzen, um deren Stellungnahme bitten und dies für ihre Abwägung dokumentieren.

Zur Vertiefung der technischen Problematik

Es ist offenbar gängige Praxis des BAF, im Bereich der 15-Kilometer-Schutzzone die Errichtung von Windkraftanlagen abzulehnen, wenn die DFS auf Grund der Berechnung des Grenzwinkelfehlers zu dem Ergebnis kommt, dass die Flugsicherungsanlagen gestört werden. Dies wird von den Gerichten als „vertretbar“ angesehen, da es keine allgemein wissenschaftlich anerkannten Berechnungsmethoden gibt. In der Literatur wird die gegenläufige Ansicht vertreten, dass solange die Nachvollziehbarkeit der Berechnungen des DFS nicht gegeben sei, auch die Ablehnung eines Vorhabens nicht hierauf gestützt werden könne (Federwisch/Dinter, Windenergieanlagen im Störfeuer der Flugsicherung, NVwZ 2014, 403 (405)). Des Weiteren wird argumentiert, dass in der Praxis bei über 90 Prozent der Flüge das amerikanische GPS-System verwendet werde. Die alte Analogtechnik der Funknavigationsanlagen werde daher weitgehend nur als Backup-Technologie bereitgehalten. Die Umsetzung der Energiewende dürfe nicht durch eine veraltete Reserve-Navigationstechnik ausgebremst werden (Bundesverband WindEnergie, <http://www.wind-energie.de>, Pressemitteilung vom 13. November 2014). Die DFS schreibt auf ihrer Homepage, dass es in Europa Bestrebungen gebe, mittelfristig die Nutzung der Satellitennavigation für die Ausrüstung der Flugzeuge zwingend vorzuschreiben. „Wir rech-

nen jedoch nicht damit, dass sich aus diesen Aktivitäten noch in diesem Jahrzehnt konkrete Möglichkeiten zum Abbau“ der vorhandenen Anlagen ergebe (s. http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Flugsicherung/Umwelt/Windkraft, Fragen und Antworten zu Windenergieanlagen und D/VOR Navigationsanlagen, Nr. 2.2). Von der Literatur wird zudem angeführt, dass von einem Gesamtfehlerwinkel von +/- 3,5 Grad auszugehen sei, da dies internationale Praxis sei. Hiervon dürfe nicht generell ein Fehlerbudget von +/- 2,0 Grad für Anlagenfehler abgezogen werden. Vielmehr müsse im Einzelfall geprüft werden, ob der Gesamtfehlerwinkel von +/- 3,5 Grad unter Berücksichtigung aller Fehlerquellen zusammen überschritten werde oder nicht (Federwisch/Dinter, Windenergieanlagen im Störfeuer der Flugsicherung, NVwZ 2014, 403 (408)).

Fazit

Aufgrund der Entscheidungspraxis des Bundesamts für Flugsicherung auf Basis der Gutachten der DFS droht etlichen Windenergieprojekten das vorzeitige Ende beziehungsweise werden die kommunalen Planungen komplizierter. Es ist daher zu hoffen, dass entweder die derzeit bestehenden Navigationssysteme zeitnah flächendeckend ersetzt werden oder die Wissenschaft eine Berechnungsmethode entwickelt, die allgemeine Anerkennung findet und durch die die Berechnungen der DFS überprüft werden können. Bis es soweit ist, müssen derzeit aber Investoren, Genehmigungsbehörden sowie die Gemeinden aber auch Bund und Land bei ihrem Vorhaben „Windenergieanlage“ diese Sach- und Rechtslage dringend beachten! ■

Tag der Städtebauförderung in Potsdam

Bei einer Fachveranstaltung zum 1. Tag der Städtebauförderung im historischen Rathaus in Potsdam stellten alle Referenten die Bedeutung der Städtebauförderung als Motor der Stadtentwicklung heraus: Michael Knappe (Bürgermeister in Treuenbrietzen und Vorsitzender der AG historische Stadtkerne Brandenburg), Hathumar Drost (Leiter der Bundestransferstelle Städtebaulicher Denkmalschutz), Jann Jakobs (Oberbürgermeister der Stadt Potsdam) und Norbert Portz (Deutscher Städte- und Gemeindebund) (v.l.n.r.). Der Tag der Städtebauförderung fand am 9. Mai statt. Mehr als 570 Städte und Gemeinden beteiligen sich daran mit vielfältigen Veranstaltungen. Der Tag der Städtebauförderung hat das Ziel, die Bürgerbeteiligung zu stärken und kommunale Projekte der Städtebauförderung der Öffentlichkeit zu präsentieren. Der Aktionstag ist eine gemeinsame Initiative von Bund, Ländern, Deutschem Städtetag sowie Deutschem Städte- und Gemeindebund. Die Städtebauförderung ist seit 44 Jahren zentraler Bestandteil der deutschen Stadtentwicklungspolitik. Sie unterstützt Städte und Gemeinden darin, städtebauliche und soziale Missstände zu beseitigen. Im vergangenen Jahr wurden mit Bundesmitteln der Städtebauförderung in über 1850 Gemeinden rund 1940 städtebauliche Maßnahmen gefördert.

