

**Ministerium für  
Wirtschaft, Infrastruktur,  
Tourismus und Arbeit  
Mecklenburg-Vorpommern**



Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit  
Mecklenburg-Vorpommern, 19048 Schwerin

per Email: [j.duehrkop@stalumm.mv-regierung.de](mailto:j.duehrkop@stalumm.mv-regierung.de)

StALU Mittleres Mecklenburg  
An der Jägerbäk 3  
18069 Rostock

Bearbeiterin: Marion Ebert

Telefon: 0385/588-15636

AZ: 623-00000-2022/113 (24-2/2577a)

Email: Marion.Ebert@em.mv-regierung.de

Schwerin, 19.07.2023

nachrichtlich:

per Email: [baiudbwtoeb@bundeswehr.org](mailto:baiudbwtoeb@bundeswehr.org)  
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz  
und Dienstleistungen der Bundeswehr  
Infra I 3

**Genehmigungsverfahren nach BImSchG „WEA Recknitz III“ – Änderung WEA 3  
hier: Zustimmung Luftfahrtbehörde**

1. Ihr Schreiben StALUMM-571-1.6.2VG-257 vom 26.5.2023
2. Meine Zwischennachricht vom 30.5.2023

Sehr geehrter Herr Dührkop,

die beantragten WEA liegen außerhalb von Bauschutzbereichen ziviler und militärischer Flugplätze und überschreiten die Höhe von 100 m über Grund. Gemäß § 14 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) darf außerhalb des Bauschutzbereichs die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 100 Metern über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen; § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4 gilt entsprechend. Gemäß § 14 Abs. 2 LuftVG gilt das Gleiche für Anlagen von mehr als 30 Meter Höhe auf natürlichen oder künstlichen Bodenerhebungen, sofern die Spitze dieser Anlage um mehr als 100 Meter die Höhe der höchsten Bodenerhebung im Umkreis von 1,6 Kilometer Halbmesser um die für die Anlage vorgesehene Bodenerhebung überragt. Im Umkreis von 10 Kilometer Halbmesser um einen Flughafenbezugspunkt gilt als Höhe der höchsten Bodenerhebung die Höhe des Flughafenbezugspunktes.

Allgemeine Datenschutzinformationen:

Der Kontakt mit dem Ministerium ist mit einer Speicherung und Verarbeitung der von Ihnen ggf. mitgeteilten persönlichen Daten verbunden (Rechtsgrundlage: Art 6 (1) e DSGVO i.V.m. § 4 DSG-MV).

Weitere Informationen zu Ihren Datenschutzrechten finden Sie unter [www.regierung-mv.de/datenschutz/](http://www.regierung-mv.de/datenschutz/).

**Hausanschrift:**  
Johannes-Stelling-Straße 14  
19053 Schwerin

**Postanschrift:**  
19048 Schwerin

Telefon: 0385/588-0  
Telefax: 0385/588-5045  
[poststelle@wm.mv-regierung.de](mailto:poststelle@wm.mv-regierung.de)  
<https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/wm/>

Die beantragten WEA liegen rund 6,9 km (WEA 02) bzw. rund 7,8 km (WEA 03) vom Flughafenbezugspunkt des Flughafens Laage entfernt. Die Höhe des Flughafenbezugspunktes beträgt 40,57 m über NN. Die WEA mit Höhen von 235,3 m über NN (WEA 02) bzw. 239,0 m über NN (WEA 03) überragen die Höhe des Flughafenbezugspunktes um 194,73 m (bei WEA 02) bzw. um 198,43 m (bei WEA 03). Beide WEA weisen daher einen unmittelbaren Bezug zum Flughafen Laage auf. Die beantragten WEA sind somit auch von § 14 Abs. 2 LuftVG betroffen, wonach die zuständige Baugenehmigungsbehörde die Errichtung dieses Vorhabens nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigen darf.

Die Entscheidung der Luftfahrtbehörde (Zustimmung mit oder ohne Auflagen/ Versagung der Zustimmung) erfolgt gemäß § 31 Abs. 3 LuftVG auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH). Die Stellungnahme der DFS liegt mit Schreiben vom 5.7.2023 vor, wonach aus militärischen und zivilen Flugsicherungsgründen keine Einwände gegen die Errichtung der beiden WEA mit maximalen Bauhöhen von 235,3 m über NN (WEA 02) und von 239,0 m über NN (WEA 03) bestehen, wenn eine Luftfahrthinderniskennzeichnung angebracht und eine Veröffentlichung als Luftfahrthindernis veranlasst wird.

Im Ergebnis der durchgeführten Prüfungen erteilt die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes Mecklenburg-Vorpommern daher gemäß § 14 Abs. 1 und 2 i.V.m. § 12 Abs. 4 LuftVG die Zustimmung zur Errichtung der beiden WEA mit einer Gesamthöhe von **maximal**

**235,30 m über NN bzw. 200 m über Grund (WEA 02),  
239,00 m über NN bzw. 200 m über Grund (WEA 03)**

mit den Koordinaten (WGS84)

**53° 52' 04,47'' Nord und 12° 20' 40,33'' Ost (WEA 02),  
53° 51' 10,37'' Nord und 12° 19' 36,92'' Ost (WEA 03),**

unter der Bedingung, dass aus Gründen zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs und zum Schutz der Allgemeinheit die Baugenehmigung unter nachfolgenden Auflagen zur Höhenbegrenzung, Tages- und Nachtkennzeichnung sowie Veröffentlichung als Luftfahrthindernis erteilt wird.

### **Auflagen:**

Die Tages- und Nachtkennzeichnung ist gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift des Bundes zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 24. April 2020 (AVV; BAnz AT 30.04.2020 B4) an beiden WEA wie folgt auszuführen:

### **1. Tageskennzeichnung**

#### **1.1**

Die Rotorblätter der WEA sind weiß oder grau auszuführen; im äußeren Bereich sind sie durch 3 Farbfelder von je 6 m Länge [a) außen beginnend mit 6 m orange – 6 m weiß – 6 m orange oder b) außen beginnend mit 6 m rot – 6 m weiß oder grau – 6 m rot] zu kennzeichnen. Hierfür sind die Farbtöne verkehrsweiß (RAL 9016), grauweiß (RAL 9002), lichtgrau (RAL 7035), achatgrau (RAL 7038), verkehrsorange (RAL 2009)

oder verkehrsrot (RAL 3020) zu verwenden. Die Verwendung entsprechender Tagesleuchtfarben ist zulässig.

## 1.2

Aufgrund der beabsichtigten Höhe der WEA von mehr als 150 m über Grund ist das Maschinenhaus auf halber Höhe des Maschinenhauses umlaufend rückwärtig mit einem mindestens 2 m hohen orangen bzw. roten Streifen zu versehen. Der Streifen darf durch grafische Elemente und/oder konstruktionsbedingt unterbrochen werden; grafische Elemente dürfen maximal ein Drittel der Fläche der jeweiligen Maschinenhausseite beanspruchen.

## 1.3

Der Mast ist mit einem 3 m hohen Farbring in orange bzw. rot, beginnend in  $40 \pm 5$  m über Grund, zu versehen. Bei Gittermasten muss dieser Streifen 6 m hoch sein. Die Markierung kann aus technischen Gründen oder bedingt durch örtliche Besonderheiten versetzt angeordnet werden.

## 2. Nachtkennzeichnung

### 2.1

Auf dem Dach des Maschinenhauses der WEA ist eine Nachtkennzeichnung durch Feuer W, rot oder Feuer W, rot (ES) anzubringen. Bei Einsatz einer bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung (BNK) ist die Nachtkennzeichnung mit einer dauerhaft aktivierten Infrarotkennzeichnung (auf dem Dach des Maschinenhauses) zu kombinieren.

### 2.2

Am Mast der WEA ist eine Hindernisbefeuerungsebene, bestehend aus Hindernisfeuern (ES) auf der halben Höhe zwischen Grund und der Nachtkennzeichnung auf dem Maschinenhausdach anzubringen. Sofern aus technischen Gründen notwendig, kann bei der Anordnung der Befeuerungsebene am Mast um bis zu 5 m nach oben oder unten abgewichen werden. Aus jeder Richtung müssen mindestens zwei Hindernisfeuer sichtbar sein.

### 2.3

Es ist (z. B. durch Doppelung der Feuer) dafür zu sorgen, dass auch bei Stillstand des Rotors sowie bei mit einer Blinkfrequenz synchronen Drehzahl mindestens ein Feuer aus jeder Richtung sichtbar ist.

### 2.4

Der Einschaltvorgang der Nachtkennzeichnung erfolgt grundsätzlich über einen Dämmerungsschalter bei Unterschreitung einer Schaltschwelle zwischen 50 bis 150 Lux.

### 2.5

**Sofern alle Vorgaben des Anhangs 6 der AVV erfüllt werden**, kann der Einsatz einer BNK erfolgen. Vor Inbetriebnahme einer BNK ist die geplante Installation der Luftfahrtbehörde unter Vorlage der in der AVV Anhang 6, Punkt 3, benannten Unterlagen der Luftfahrtbehörde zur Zustimmung vorzulegen.

### 2.6

Das Feuer W, rot bzw. Feuer W, rot (ES) sind jeweils so auf dem Maschinenhausdach zu installieren, dass immer mindestens ein Feuer aus jeder Richtung sichtbar ist. Gegebenenfalls müssen die Feuer gedoppelt, jeweils versetzt auf dem Maschinenhausdach – nötigenfalls auf Aufständern – angebracht werden. Dabei ist zu beachten, dass die gedoppelten Feuer gleichzeitig (synchron blinkend) betrieben werden. Das gleichzeitige Blinken ist erforderlich, damit die Feuer der WEA während der Blinkphase nicht durch einen Flügel des Rotors verdeckt werden.

## 2.7

Die Blinkfolge der Feuer ist zu synchronisieren. Die Taktfolge ist auf 00.00.00 Sekunde gemäß UTC mit einer zulässigen Null-Punkt-Verschiebung von  $\pm 50$  ms zu starten.

## 2.8

Bei Ausfall der Spannungsquelle muss sich die Befeuerung automatisch auf ein Ersatzstromnetz umschalten.

## 2.9

Bei Ausfall eines Feuers muss eine automatische Umschaltung auf ein Ersatzfeuer erfolgen. Bei Leuchtmitteln mit sehr langer Lebensdauer (z.B. LED) kann auf ein „redundantes Feuer“ mit automatischer Umschaltung verzichtet werden, wenn die Betriebsdauer erfasst und das Leuchtmittel bei Erreichen des Punktes mit 5 % Ausfallwahrscheinlichkeit getauscht wird. Bei Ausfall des Feuers muss eine entsprechende Meldung an den Betreiber erfolgen.

## 2.10

Für den Fall einer Störung der primären elektrischen Spannungsversorgung muss ein Ersatzstromversorgungskonzept vorliegen, das eine Versorgungsdauer von mindestens 16 Stunden gewährleistet. Der Betrieb der Feuer ist grundsätzlich bis zur Wiederherstellung der Spannungsversorgung sicherzustellen. Die Zeitdauer der Unterbrechung zwischen Ausfall der Netzversorgung und Umschalten auf die Ersatzstromversorgung darf 2 Minuten nicht überschreiten. Diese Vorgabe gilt nicht für die Infrarotkennzeichnung.

## 2.11

Der Betreiber hat einen Ausfall der Kennzeichnung unverzüglich zu beheben.

## 2.12

Störungen der Feuer, die nicht sofort behoben werden können, sind der **NOTAM-Zentrale** in Langen unter der Rufnummer **06103-707 5555** oder **per E-Mail** [notam.office@dfs.de](mailto:notam.office@dfs.de) unverzüglich bekannt zu geben. Der Ausfall der Kennzeichnung ist unverzüglich zu beheben. Sobald die Störung behoben ist, ist die NOTAM-Zentrale unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen. Ist eine Behebung innerhalb von 2 Wochen nicht möglich, ist die NOTAM-Zentrale und die Genehmigungsbehörde nach Ablauf der 2 Wochen erneut zu informieren.

## 2.13

Die Nennlichtstärke der Feuer W, rot bzw. Feuer W, rot (ES) kann sichtweitenabhängig reduziert werden. Bei Sichtweiten über 5 km darf die Nennlichtstärke auf 30 % und bei Sichtweiten über 10 km auf 10 % reduziert werden. Die Sichtweitenreduzierung ist nur

bei Verwendung der vom Deutschen Wetterdienst (DWD) anerkannten meteorologischen Sichtweitenmessgeräten zulässig. Die Einhaltung der geforderten Nennlichtstärken ist nachzuweisen. Installation, Betrieb und Sichtweitenmessung haben nach den Bestimmungen des Anhangs 4 der AVV zu erfolgen.

#### 2.14

Die in den Auflagen geforderten Kennzeichnungen sind nach Erreichen einer Hindernishöhe von mehr als 100 m ü. Grund zu aktivieren und mit Notstrom zu versorgen.

### 3. Veröffentlichung:

Die WEA müssen als Luftfahrthindernisse veröffentlicht werden. Aus Sicherheitsgründen hat der Bauherr

1. **mindestens 6 Wochen vor Baubeginn das Datum des Baubeginns und**
2. **spätestens 4 Wochen nach Errichtung die endgültigen Vermessungsdaten zu übermitteln, um die Vergabe der ENR-Nummer durch die Deutsche Flugsicherung (DFS) und die endgültige Veröffentlichung in die Wege leiten zu können.**

Diese Meldung der endgültigen Daten umfasst dann die folgenden Details:

- DFS-Bearbeitungs-Nr.: **MV-10292-2, 10292-a**
- Name des Standortes:
- Art des Luftfahrthindernisses:
- Geogr. Standortkoordinaten für die WEA nach Grad, Min. und Sek. in WGS 84:
- Höhe der Bauwerksspitze in m über Grund:
- Höhe der Bauwerksspitze in m über NN [Höhensystem: DHHN 92]:
- Art der Tages- und Nachtkennzeichnung (Beschreibung):
- Angabe eines Ansprechpartners mit Tel.-Nr. der Stelle, die einen Ausfall der Nachtkennzeichnung meldet bzw. für die Instandsetzung zuständig ist:

Diese Meldungen sind unter Angabe des **Az.: V-623-00000-2022/113 (24-2/2577a)** schriftlich dem

**Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit  
Mecklenburg-Vorpommern**

Luftfahrtbehörde (Ref. 630)  
19048 Schwerin

mitzuteilen, vorzugsweise per Email an [luftfahrtbehoerde@em.mv-regierung.de](mailto:luftfahrtbehoerde@em.mv-regierung.de).

Für die Baubeginnanzeige kann der Vordruck unter <http://www.regierung-mv.de/Landesregierung/wm/Infrastruktur/Luftverkehr/Formulare-Luftfahrt> abgerufen werden.

#### Hinweise:

#### **Bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung (BNK):**

Gemäß Auflage 2.5 ist vor Inbetriebnahme einer BNK die geplante Installation der Luftfahrtbehörde unter Vorlage der in der AVV Anhang 6, Punkt 3, benannten Unterlagen zur Zustimmung vorzulegen.

Es wird hierzu auf das Informationsblatt der Luftfahrtbehörde Mecklenburg-Vorpommern hingewiesen, das unter <http://www.regierung-mv.de/Landesregierung/wm/Infrastruktur/Luftverkehr/Formulare-Luftfahrt> abgerufen werden kann.

### **Veröffentlichungsdaten:**

Sollten die endgültigen Veröffentlichungsdaten von den dieser Zustimmung zugrundeliegenden Antragsdaten abweichen, führt dies zu einer erneuten gutachtlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation (DFS). Der Vorhabenträger muss in diesem Fall mit weiteren Kostenbelastungen für die Bearbeitung bei der DFS rechnen.

**Im Übrigen gilt die luftfahrtbehördliche Zustimmung ausdrücklich nur für die beantragten und dieser Zustimmung zugrundeliegenden Standortkoordinaten und für die Bauhöhe der WEA in m über Grund und in m über NN.** Bei Änderungen der Bauhöhen oder der WEA-Standorte ist die Luftfahrtbehörde daher erneut zu beteiligen.

### **Kraneinsatz**

Sollte für die Errichtung der WEA der Einsatz eines Baukrans erforderlich werden, der die Höhe von 100 m über Grund überschreitet, ist hierfür gemäß § 15 i.V.m. § 14 Abs. 1 LuftVG die Genehmigung der Luftfahrtbehörde erforderlich. Für die Beantragung dieser luftrechtlichen Genehmigung werden folgende Angaben benötigt:

- Lageplan und Koordinaten des Kranstandortes
- maximale Arbeitshöhe des Krans in m über Grund und über NN
- ungefähre Standzeit

Die Genehmigung ist vom Bauherrn rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens 4 Wochen vorher) beim Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern, Luftfahrtbehörde, Joh.-Stelling-Str. 14, 19053 Schwerin zu beantragen. Hierbei ist das Geschäftszeichen **V-623-00000-2022/113 (24-2/2577a)** anzugeben.

Für die Beantragung des Krans kann der Vordruck unter <http://www.regierung-mv.de/Landesregierung/wm/Infrastruktur/Luftverkehr/Formulare-Luftfahrt> werden.

### **Begründung:**

Die Entscheidung zur Zustimmung und Festlegung der Auflagen erfolgt:

- gemäß § 14 Abs. 1 i.V.m. § 12 Abs. 4 Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I, S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 42 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56)
- aufgrund der gutachtlichen Stellungnahmen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) OZ/AF-MV-10292-2 vom 28.6.2022 sowie MV-10292-a vom 5.7.2023
- entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift des Bundes zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 24. April 2020 (BANz AT 30.04.2020 B4)
- unter Berücksichtigung von § 36 (Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht), § 37 (Sicherheitsmindesthöhe bei Flügen nach Sichtflugregeln), § 39 (Such- und Rettungsflüge) und § 40 (Mindestsichtwetterbedingungen) Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1766)

Zur Wahrung der Sicherheit der zivilen und militärischen Luftfahrt und zum Schutz der Allgemeinheit vor den Gefahren des Luftverkehrs kann dem Bauvorhaben nur mit den

geforderten Auflagen zugestimmt werden. Im Übrigen verweise ich auf die Bestimmungen in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen.

*Hinsichtlich der Betroffenheit beider WEA von § 18 a LuftVG verweise ich auf das der Genehmigungsbehörde (StALU MM) zugegangene Entscheidungsschreiben des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) vom 7.7.2022 (Az: 202205250012) und vom 9.6.2023 (Az: ST/5.2.9/202305300009-001/23). Die Entscheidung des BAF gemäß § 18 a LuftVG ist rechtlich eigenständig und unabhängig von der luftfahrtbehördlichen Entscheidung gemäß § 14 LuftVG.*

*Ich bitte Sie, mir eine Kopie des Genehmigungsbescheides – vorzugsweise per Email – zu übersenden.*

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

gez. Marion Ebert