



Stellungnahme zum Referentenentwurf Genehmigungsbeschleunigungsgesetz, Stand: 14.04.2023, 20:43

Am 19. April 2023 leitete das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Länder- und Verbändebeteiligung zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (nachfolgend RefE) ein.

Der BWE wurde hierbei nicht berücksichtigt und hat den Entwurf erst einen Tag vor Ablauf der Stellungnahmefrist am 26. April über Umwege erhalten. Dies rügen wir ausdrücklich! Denn am Entwurf von Gesetzesvorlagen sind die Länder, kommunalen Spitzenverbände, Fachkreise und Verbände nach § 47 Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesministerien frühzeitig zu beteiligen. Da die Regelungen hohe Relevanz für die Windbranche haben, ist der Bundesverband Windenergie e.V. mit über 20.000 Mitgliedern als einer der weltweit größten Verbände der erneuerbaren Energien zu beteiligen!

Daher nimmt der Bundesverband WindEnergie e.V. (BWE) zum RefE nachfolgend Stellung, auch ohne offizielle Übersendung des Entwurfs.

Hierbei beschränken wir uns auf die Regelungen mit Relevanz für den Ausbau der Windenergie an Land. Ob diese im Koalitionsausschusspapier „Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“ vom 28. März bereits abschließend umgesetzt wurden, konnte aufgrund der kurzen Bearbeitungszeit nicht abschließend geprüft werden. Nach erster Durchsicht fehlen insbesondere Erleichterungen für die Errichtung von Windenergieanlagen an Schienen. Wir behalten uns Ergänzungen der Stellungnahme daher ausdrücklich vor.

1 Artikel 1: des Bundesfernstraßengesetzes

Der BWE fordert bereits seit Langem Anpassungen im Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Diese sollten zum einen dazu führen, dass der Ausbau der Windenergie nicht weiter behindert wird und zum anderen

sogar dem gesetzten Ziel der Bundesregierung dienen, dass *“an Bundesstraßen mehr Windkraftanlagen errichte werden können“*.¹ **Dem genügt der aktuelle Referentenentwurf noch nicht!**

1.1 Bewertung der Regelungen des Referentenentwurfs

1.1.1 Nr. 1 b): § 3 Absatz 1 Straßenbaulast – zu ergänzen

Der Referentenentwurf sieht die Ergänzung des § 3 Absatz 1 FStrG um einen Satz 3 vor, nachdem *„bei dem Bau oder der Änderung von Bundesautobahnen zur Förderung der Klimaziele des Bundes die Bundesautobahnen für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden sollen, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird.“*

Zunächst sollte Satz 3 dahingehend geöffnet werden, dass Autobahnen generell zur Nutzung und Errichtung von erneuerbaren Energien genutzt werden sollten.

Konkret: Satz 3 wird wie folgt nagepasst (**neuer Text fett**):

*~~Bei dem Bau oder der Änderung von~~ Bundesautobahnen sollen zur Förderung der Klimaziele des Bundes für die **Errichtung von erneuerbaren Energien Anlagen und zur** Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden, ~~soweit wenn~~ die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird.*

Der BWE hält die Formulierung insgesamt für zu weich und meint, dass **viel mehr eine Umsetzung des § 2 EEG auch im FStrG erfolgen muss**, wonach die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen. Die erneuerbaren Energien müssen als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen eingebracht werden.

1.1.2 Nr. 3 a) § 9 Absatz 2a: Zustimmungsfiktion – Voraussetzungen konkretisieren

§ 9 FStrG soll um einen neuen **Absatz 2a** ergänzt werden, wonach die nach Absatz 2 erforderliche Zustimmung nach Ablauf einer Frist von zwei Monaten nach Eingang des vollständigen Antrags als erteilt gilt. Diese Frist beginnt nicht, wenn der Antrag unvollständig ist und die für die Zustimmung zuständige Straßenbaubehörde dies innerhalb von zehn Werktagen nach Eingang des Antrags der zuständigen Genehmigungsbehörde schriftlich oder elektronisch mitteilt. Im Fall der Ergänzung oder Änderung des Antrags beginnen die Fristen neu zu laufen, sofern durch die Ergänzung oder Änderung des Antrags die Belange nach Absatz 3 betroffen sind. Die Zustimmungsfrist kann von der für die Zustimmung zuständigen Straßenbaubehörde um einen Monat verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit erforderlich ist. Die Fristverlängerung ist zu begründen und rechtzeitig vor Fristablauf mitzuteilen.

Die Regelung zur Zustimmungsfiktion nach **§ 9 Absatz 2a FStrG** für die Errichtung von baulichen Anlagen in Anbaubeschränkungszone begrüßt der BWE grundsätzlich (auch wenn diese voraussichtlich für die Errichtung von Windenergieanlagen an Land (WEA) von geringer Bedeutung ist). Wir sehen es vor allem als problematisch an, dass der Fristbeginn von der Vollständigkeit des Antrags abhängig gemacht wird, ohne festzulegen, wann der Antrag als vollständig gelten soll und welche Unterlagen bei der Errichtung

¹ Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung, S. 5

in Anbaubeschränkungszone beizubringen sind. Genau hierüber streiten sich Vorhabenträgerinnen regelmäßig mit dem Fernstraßen-Bundesamt (FBA), was teils zu extremen Verzögerungen führt. Es sollte daher unbedingt ergänzt werden, wann von einem vollständigen Antrag auszugehen ist. Außerdem muss klargestellt werden, dass es alleinige Entscheidung der Genehmigungsbehörde ist, ob eine Vollständigkeit vorliegt oder nicht. Sie allein ist in der Lage dies zu beurteilen, da hierzu auch sämtliche andere Beurteilungen zählen.

Außerdem lässt der RefE bisher offen, ob es für den Fristbeginn auf den Eingang des vollständigen Antrags bei der Genehmigungsbehörde oder bei der zuständigen Straßenbaubehörde ankommen soll. Nach Auffassung des BWE kann es hier ausschließlich auf den Eingang bei der Genehmigungsbehörde ankommen. Denn diese muss in der Lage sein, über die Vollständigkeit des Antrags und den Zeitpunkt des Eingangs zu entscheiden.

Ferner ist nach Auffassung des BWE eine Frist von einem Monat ausreichend und interessengerecht.

Zunächst sollte die Verlängerungsmöglichkeit insgesamt auf eine Höchstdauer beschränkt werden. Der BWE hält eine einmalige Verlängerung bis zu einem Monat für angemessen und im Sinne einer echten Genehmigungsbeschleunigung für erforderlich. Schließlich lehnt es der BWE ab, dass der Fachbehörde die Möglichkeit der Fristverlängerung eingeräumt wird. Nach Auffassung des BWE sollte dies der Genehmigungsbehörde auf Antrag der Fachbehörde mit entsprechender Begründung obliegen. Außerdem sollte eine Regelvermutung ins Gesetz aufgenommen werden, wonach bei WEA eine Verlängerung aufgrund ihrer Standardisierung regelmäßig nicht in Betracht kommt.

Konkret: § 9 Absatz 2a RefE wird wie folgt nagepasst (**neuer Text fett**):

*Die nach Absatz 2 erforderliche Zustimmung gilt nach Ablauf einer Frist von **zwei einem Monaten** nach Eingang des vollständigen Antrags **bei der zuständigen Genehmigungsbehörde** als erteilt. (...) Die Zustimmungsfrist kann von der **Genehmigungsbehörde auf Antrag der** für die Zustimmung zuständigen Straßenbaubehörde **einmalig** um **bis zu** einen Monat verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit erforderlich ist.*

1.1.3 Nr. 3 b) § 9 Absatz 2b: Bauliche Anlagen an Bundesfernstraßen – Anpassungen zwingend erforderlich

Diese Neuregelung der Zustimmungsfiktion soll für die Genehmigung von Windenergieanlagen an Land nach **Absatz 2b** nicht gelten, wenn nur deren Rotor in die Anbaubeschränkungszone hineinragt. In diesem Fall ist die oberste Landesstraßenbaubehörde an Bundesfernstraßen und, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht, das Fernstraßen-Bundesamt nach § 10 Absatz 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beteiligen. Dabei sind die in Absatz 3 genannten Belange zu beachten.

Der BWE begrüßt grundsätzlich das Entfallen des Zustimmungserfordernis bei der Genehmigung von Windenergieanlagen nach **§ 9 Absatz 2b FStrG**, wenn nur deren Rotor in die Anbaubeschränkungszone hineinragt.

Allerdings hält er weiterhin die Streichung der Anbaubeschränkungszone für den besseren Weg und für geboten. Zumindest aber müsste das Entfallen des Zustimmungserfordernisses konkretisiert und flankiert werden von der materiellen Regelung **verbindlicher Anforderungen an die Prüfung der Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Straßenverkehrs durch Windenergieanlagen**.

1.1.3.1 Streichung der Anbaubeschränkungszone für Windenergieanlagen

Um die Praxis der Versagung der Zustimmung der zuständigen Straßenbaubehörde oder der Genehmigung mit dem Argument des fehlenden Abstandes zu Bundesstraßen effektiv zu beenden, ist die **Anbaubeschränkungszone für WEA vollständig zu streichen**. Das Potenzial dieser vorbelasteten Standorte gilt es für die Windenergie zu nutzen. Eine Ersetzungsbefugnis der Genehmigungsbehörde für die rechtswidrig verweigerte Zustimmung nach § 9 Abs. 2 und Abs. 3 FStrG ist somit nicht notwendig.

Konkret: § 9 FStrG wird durch folgenden Absatz 3b ergänzt (**neuer Text fett**):

(3) Die Zustimmung nach Absatz 2 darf nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.

(3a) Die Belange nach Absatz 3 sind auch bei Erteilung von Baugenehmigungen innerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen zu beachten.

(3b) Absatz 2 gilt nicht für die Errichtung von Windenergieanlagen.

Auch hier ist in einer Übergangsvorschrift zu regeln, dass Abstandsregelungen in bestehenden Plänen und landesrechtlichen Vorschriften, die über die gesetzlichen Abstandsforderungen hinausgehen, insoweit unwirksam sind.

Der BWE regt zudem an, in allen Landesstraßengesetzen und bei entsprechender Satzung der Gemeinde auch für Gemeindestraßen entsprechende Regelungen vorzusehen.

1.1.3.2 Zumindest: Streichung des Zustimmungserfordernis flankieren durch Eingrenzung des Prüfumfangs

Zumindest sollte die Streichung des Zustimmungserfordernisses aber flankiert werden von der materiellen Regelung verbindlicher Anforderungen an die Prüfung der Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Straßenverkehrs durch Windenergieanlagen sowie der Klarstellung, welche Unterlagen hierfür bei der Fachbehörde einzureichen sind. Ferner muss die im RefE vorgesehene Regelung des Absatz 2b konkretisiert werden.

In der Zwischenzeit und bis zur Umsetzung der gemachten Lösungsvorschläge muss das BMDV, in dessen Geschäftsbereich das Fernstraßenbundesamt fällt, hier für eine vernünftige und dem tatsächlichen Risiko angemessene Beurteilung durch das Fernstraßenbundesamt Sorge tragen.

Folgende **verbindliche Anforderungen an die Prüfung der Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Straßenverkehrs durch Windenergieanlagen müssen außerdem normiert werden**, wenn nur die Rotorblätter in die Anbaubeschränkungszone nach § 9 Abs. 2 S. 1 FStrG hineinragen:

Konkret: § 9 FStrG wird durch folgenden Absatz 3b ergänzt (**neuer Text fett**):

(3b) In Fällen des Absatz 2b sind die Belange der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs nach Absatz 3 hinreichend beachtet, ohne dass es insofern weiterer Bedingungen und Auflagen nach Absatz 3 bedarf, wenn die Windenergieanlage

1. so errichtet wird, dass der senkrecht auf die Geländeoberfläche projizierte Rotorraum mindestens 40 Meter von Bundesautobahnen und mindestens 20 Meter von

- Bundesstraßen entfernt ist, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, wodurch eine optische Beeinträchtigung bei der Benutzung ausgeschlossen ist,*
2. *mit technischen Einrichtungen zur Verhinderung von Eisansatz oder mit Abschaltensoren bei Eisansatz ausgestattet wird, um Eiswurf auf die Fahrbahn zu verhindern,*
 3. *nicht mit rückstrahlenden Werkstoffen und Farbbeschichtungen versehen wird, um eine Blendwirkung auf die Verkehrsteilnehmer auszuschließen, und ohne Werbeaufschriften oder anderweitige Werbeanlagen errichtet wird,*
 4. *mit einem Condition-Monitoring-System zur laufenden Überwachung der Betriebsbedingungen ausgestattet wird, womit bei gefährdenden Änderungen die Anlage automatisch abgeschaltet wird, und*
 5. *während der Betriebsphase regelmäßig fachkundigen Prüfungen und Wartungen unterzogen wird, mit denen die Sicherheitseinrichtungen, die Übertragungstechnischen Teile und die Rotorblätter auf ihre Funktionstüchtigkeit bei Betrieb und Stillstand überprüft werden.*

Der von der Windenergieanlage ausgehende Schattenschlag gilt in Fällen des Absatz 2b nicht als Beeinträchtigung der Sicherheiten und Leichtigkeit des Verkehrs.

1.2 Was fehlt?

1.2.1 Abstandsvorgaben der Anbauverbotszonen als Maximalwert festschreiben

Es bedarf ferner der Klarstellung, dass die **Abstände der absoluten Anbauverbotszone** als **Maximalwert** bei der Planung und Genehmigung anzusehen sind.

Konkret: § 9 Absatz 1 FStrG wird wie folgt ergänzt (**neuer Text fett**):

(1) Längs der Bundesfernstraßen dürfen nicht errichtet werden

1.

Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 Meter bei Bundesautobahnen und bis zu 20 Meter bei Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten, jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn,

2.

[...]

*Satz 1 Nr. 1 gilt entsprechend für Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs. Satz 1 Nummer 1 gilt nicht für technische Einrichtungen, die für das Erbringen von öffentlich zugänglichen Telekommunikationsdiensten erforderlich sind. Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt. **Die Entfernungen des Satz 1 Nr. 1 sind bei der Ausweisung von Flächen für Windenergieanlagen in Raumordnungs- oder Bauleitplänen und in Genehmigungsverfahren von Windenergieanlagen nach BImSchG Höchstwerte. Satz 4 gilt nicht für Windenergieanlagen.***

In einer Übergangsvorschrift ist zu regeln, dass Abstandsregelungen **in bestehenden Plänen und landesrechtlichen Vorschriften, die über die gesetzlichen Abstandsforderungen hinausgehen, insoweit unwirksam sind.**

1.2.2 Erschließungszuwegung ausreichend sichern

Um außerdem eine Erschließung der WEA über eine Zuwegung ausreichend zu sichern, empfiehlt der BWE zudem, bauliche Anlagen erneuerbarer Energien aus dem Verbot des § 9 Abs. 1 Nr. 2 FStrG auszunehmen.

Konkret: § 9 Absatz 1 Nr. 2 FStrG wird wie folgt geändert (**neuer Text fett**):

(1) Längs der Bundesfernstraßen dürfen nicht errichtet werden

1.

[...]

2.

bauliche Anlagen, die außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten über Zufahrten oder Zugänge an Bundesstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen.

*Satz 1 Nr. 1 gilt entsprechend für Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs. Satz 1 Nummer 1 gilt nicht für technische Einrichtungen, die für das Erbringen von öffentlich zugänglichen Telekommunikationsdiensten erforderlich sind. **Satz 1 Nr. 2 gilt nicht für bauliche Anlagen erneuerbarer Energien, sofern diese baulichen Anlagen über eine bereits bestehende Zufahrt oder Zugang unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen. Sofern bauliche Anlagen der erneuerbaren Energien über neu zu errichtende Zufahrten und Zugänge unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen gilt Satz 1 Nr. 2 nur, wenn dieser Neuerrichtung, auch unter Berücksichtigung der Beifügung von Bedingungen und Auflagen, Gründe der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs entgegenstehen.** Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt. Die Entfernungen des Satz 1 Nr. 1 sind bei der Ausweisung von Flächen für Windenergieanlagen in Raumordnungs- oder Bauleitplänen und in Genehmigungsverfahren von Windenergieanlagen nach BImSchG Höchstwerte. Satz 6 gilt nicht für Windenergieanlagen.*

1.2.3 Erleichterungen für den Transport von Windenergieanlagen ergänzen

Erleichterungen für Groß- und Schwertransporte von WEA-Komponenten fehlen im RefE bisher gänzlich.

Nicht erteilte oder verzögerte Transportgenehmigungen für die Groß- und Hauptkomponenten von WEA erschweren den Ausbau aktuell aber deutlich. Dabei wurden in den letzten Jahren nur eine vergleichsweise geringe Anzahl an WEA zugebaut, verglichen mit den zu erwartenden und für das Gelingen der Energiewende dringend erforderlichen Mengen, die sich aus den Zielvorgaben des EEG und der Bundesregierung ableiten. 2022 wurde ein Zubau von 2.403 Megawatt (MW) realisiert, was 551 WEA entspricht. Für jede WEA sind etwa 15 Groß- und Schwertransporte (GST) erforderlich. Für 551 WEA im Jahr 2022 waren somit 8.265 Transportgenehmigungen erforderlich. Werden nun die Ausbauziele der

Bundesregierung und nach dem EEG zu Grunde gelegt, ergibt sich eine deutliche Steigerung. In den nächsten Jahren sollen pro Jahr im Schnitt 10 Gigawatt (GW) Wind an Land genehmigt werden. Bei durchschnittlich 5 MW Leistung pro WEA entspricht das 2.000 Anlagen. Für jede Anlage braucht es etwa 15 Groß- und Schwertransporte, insgesamt sind somit allein für den Ausbau der Windenergie an Land rund 30.000 Transportgenehmigungen zu erteilen! Die zuständigen Stellen müssen in die Lage versetzt werden, diese wachsende Zahl an Anträgen zu bearbeiten, um die Energiewende buchstäblich auf die Straße zu bringen.

Darüber hinaus hat auch die übrige Industrie in Deutschland erheblichen Bedarf an weiteren Genehmigungen für Groß- und Schwertransporte. Da bisher sechs Wochen und mehr für eine Transportgenehmigung vergehen, wird sich bei steigenden Bedarfen keine Besserung der Verfahrensdauer einstellen. Aufgrund der langen Wartezeiten und mangelnder Flexibilität im Genehmigungsverfahren kommt es immer wieder zu unnötigen Verzögerungen. So müssen WEA-Komponenten beispielsweise auf den ohnehin wenig verfügbaren geeigneten Parkplätzen in gewisser Weise zwischenlagern, weil sich unerwartet die Route für den Transport ändert. Grund dafür kann eine nicht angekündigte Tagesbaustelle oder ein Unfall auf der geplanten Strecke sein.

Der BWE hat daher in Vorbereitung auf den sogenannten Windgipfel am 22. März 2023 umfangreiche Vorschläge zur Beschleunigung und Vereinfachung der Transporte von WEA Komponenten unterbreitet und diese auch dem BMDV vorgelegt. Diese können hier im BWE-Forderungskatalog im Detail noch einmal nachvollzogen werden:

- [Transportbegleitverordnung zügig umsetzen – Polizei entlasten](#)
- [Bearbeitungsdauer von GST-Genehmigungen reduzieren](#)
- [Genehmigung von temporäreren Autobahnabfahrten vereinfachen](#)
- [„Änderungsanzeige“ bei geringeren Grenzwerten ausreichen lassen](#)
- [Gesetzliche Ausnahmen für Rotorblatt-Fahrzeuge: Parkplätze als Lagerplätze](#)
- [Koordination von Transportgenehmigung mit Straßenbaustellen schärfen](#)
- [Autobahn GmbH: Abläufe vereinfachen](#)
- [LKW-Verbot auf lastbeschränkten Landstraßen für WEA-Transporte aufheben](#)
- [Prüfkriterien für der Landesstraßenbehörden bzw. Straßenverwaltungen aufstellen](#)
- [Bahnübergänge: Priorisierte Behandlung des WEA-Transports](#) und
- [Bereitschaft zur Eröffnung von Ausweichstrecken erhöhen.](#)

2 Artikel 6: Änderung des Luftverkehrsgesetz

2.1 Nr. 2 § 12 Absatz 2: Frist für die Zustimmungsfiktion – Anpassungen erforderlich

Nach dem RefE soll § 12 Absatz 2 wie folgt geändert werden (**neuer Text fett**):

Nach Genehmigung eines Flughafens darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt sowie auf den Start- und Landeflächen und den Sicherheitsflächen nur

*mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen. Die Zustimmung der Luftfahrtbehörden gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens der für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständigen Behörde verweigert wird. **Die Frist nach Satz 2 beginnt nicht, wenn der Antrag unvollständig ist und die Luftfahrtbehörde dies der zuständigen Behörde innerhalb von zehn Werktagen nach Eingang des Ersuchens mitteilt. Im Fall der Ergänzung oder Änderung des Antrags beginnt die Frist nach Satz 2 und 3 ab dem Zeitpunkt der Ergänzung oder Änderung neu zu laufen. Die Frist nach Satz 2 kann von der zuständigen Luftfahrtbehörde um einen Monat verlängert werden, wenn dies wegen eines erhöhten Prüfaufwandes insbesondere für die Erstellung von Risikoanalysen erforderlich ist. Die Fristverlängerung ist zu begründen und rechtzeitig mitzuteilen. Ist die fachliche Beurteilung innerhalb dieser Frist wegen des Ausmaßes der erforderlichen Prüfungen nicht möglich, kann sie von der für die Baugenehmigung zuständigen Behörde im Benehmen mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung verlängert werden. Sehen landesrechtliche Bestimmungen für die Errichtung von Bauwerken nach Satz 1 die Einholung einer Baugenehmigung nicht vor, bedarf die Errichtung dieser Bauwerke der Genehmigung der Luftfahrtbehörde unter ausschließlich luftverkehrssicherheitlichen Erwägungen.***

Nach Einschätzung des BWE wird diese Anpassung nicht zu der intendierten Beschleunigung führen. Sie greift zu kurz. Vielmehr sollte eine **Ersetzungsbefugnis der Genehmigungsbehörde** eingeführt werden (vgl. sogleich unter 2.1.1.1.).

Konkret bemängelt der BWE an dem Vorschlag, dass es nunmehr die zuständige Luftfahrtbehörde ist, welche die Verlängerung der Frist herbeiführen kann und nicht mehr die für die Baugenehmigung zuständige Behörde. Ferner sieht der RefE zwar die Pflicht zur Begründung einer Verlängerung der Frist vor, aber nicht bezüglich der Ablehnung selbst. Auch hier sollte ein Begründungserfordernis in das Gesetz aufgenommen werden (vgl. sogleich). Zu der Frage der Vollständigkeit der Unterlagen und deren Beurteilung vgl. oben unter [Punkt 1.1.2](#) zu § 9 FStrG.

2.2 Zielführender: Ersetzungsbefugnis im Bereich Luftverkehr einführen

In der Praxis wird die Zustimmungsfrist der Luftfahrtbehörde regelmäßig deutlich überzogen.² Es muss vor allem unterbunden werden, dass die Zustimmung nur verweigert wird, um die Fiktion der Zustimmung nach Ablauf von 2 Monaten ohne Stellungnahme (§§ 14 Abs. 1 Hs. 2 i. V. m. 12 Abs. 2 S. 2 LuftVG) zu verhindern.³ Daher fordert der BWE der Genehmigungsbehörde die Befugnis einzuräumen eine verweigerte Zustimmung nach § 12 und § 14 Abs. 1 LuftVG zu ersetzen. Die Genehmigungsbehörde soll **rechtswidrigen Verweigerungen durch eigene Zustimmung angemessen begegnen, wenn sie die Genehmigungsvoraussetzungen als gegeben ansieht. So kann die Genehmigungsbehörde die rechts-**

² Vgl. Schmidt/Sailer (2022): Reformansätze zum Genehmigungsrecht von Windenergieanlagen, Würzburger Studien zum Umweltenergie recht Nr. 25, S. 57; Agatz, Ein Rechtsrahmen für den Windenergieausbau (2020), S. 584 (594); Agora Energiewende (2020): Sofortprogramm Windenergie an Land, S. 30 – [LINK](#).

³ Vgl. Schmidt/Sailer (2022): Reformansätze zum Genehmigungsrecht von Windenergieanlagen, Würzburger Studien zum Umweltenergie recht Nr. 25, S. 58; Agora Energiewende (2020): Sofortprogramm Windenergie an Land, S. 30 – [LINK](#); Agatz (2020): Ein Rechtsrahmen für den Windenergieausbau, Langversion, S. 25.

widrig verweigerte Zustimmung durch ein Sachverständigengutachten im eigenen Auftrag oder vorgelegt durch die Antragstellerin ersetzen.⁴ Sollte diesem Vorschlag nicht gefolgt werden, so bedarf es zumindest der Festschreibung, dass im Rahmen der Entscheidung der Luftfahrtbehörde die Durchführung gutachterlicher Stellungnahmen nicht lediglich der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) zugewiesen, sondern auch gegenüber anderen geeigneten Sachverständigen geöffnet werden.⁵

Konkret: § 12 Absatz 2 LuftVG ist um folgenden Satz 2 zu ergänzen (**neuer Text fett**):

(2) Nach Genehmigung eines Flughafens darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt sowie auf den Start- und Landeflächen und den Sicherheitsflächen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen. **Die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde soll eine verweigerte Zustimmung der Luftfahrtbehörde ersetzen, wenn sie die Genehmigungsvoraussetzungen als gegeben ansieht. (...)**

Eine weitere Möglichkeit bestünde in der Umkehr der Darlegungs- und Beweislast. Entgegenstehende Belange im Bereich des Luftverkehrs können nur dann angenommen werden, wenn dies von der jeweiligen Fachbehörde mit einer substantiierten einzelfallbezogenen Begründung binnen der Beteiligungsfrist plausibel dargelegt wird. Wenn sich die Fachbehörde dann nicht fristgerecht äußert oder keine substantiierte Begründung für die Ablehnung vorbringt, stehen die Belange auch nicht entgegen.

Ansprechpartner*innen

██████████
Leiterin Justizariat
████████████████████

██████████
Justiziarin
████████████████████

██████████
Justiziar
████████████████████

Datum

26. April 2023

⁴ Vgl. § 13 der 9. BImSchV.

⁵ Vgl. hierzu den BWE-Regelungsvorschlag in § 18a Abs. 1 S. 2 LuftVG in BWE (2022): Stellungnahme zum BMDV-Entwurf eines 17. Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften, S. 12 – [LINK](#).