

3. Wesentlich höheres Verkehrsaufkommen nicht nur in der Bauphase sondern auch danach. Ungeklärte Infrastruktur vor, in und nach der Bauphase. Laut Wegekataster sind die Straßen nicht geeignet. Die Straßen im Ortsteil Bockhorn sind sehr schmal und deshalb für den Aufbau und den Betrieb von Windkraftanlagen nicht geeignet. Die Gemeinde hat bereits Schwierigkeiten die Straßen für den landwirtschaftlichen Verkehr zu gewährleisten.

4. Entwertung der eigenen Immobilie durch oben genannte Gründe. Wer ersetzt uns den Wertverlust (Investor oder Land S-H)?

5. Negative Auswirkungen auf die Natur (Rotmilan, Seeadler, Kraniche, Fledermäuse) sind offiziell anerkannte Ausschlussgründe für neue WKA`s und bei uns definitiv existent.

6. Wir fordern die Einhaltung der Abstandsregelung von 5 x h.

7. Wir erwarten, dass der Erholungswert unserer Landschaft nicht durch eine zu enge Bebauung von WEA leidet. Der Erholungswert wird nicht nur für die Einwohner sondern auch für unsere Gäste auf den Höfen mit Ferien auf dem Bauernhof und für den Betrieb der Küchenperle/KuhLounge stark reduziert.

Mit freundlichen Grüßen

Öffentlichkeit: Bürger
ID: 1095, Datum: 21.10.2020
Im öffentlichen Bereich anzeigen: Nein
Dokument: Gesamtstellungnahme

Kapitel:	
Stellungnahme	Begründung
<p>Stellungnahme zu den Vorranggebieten PR2_RDE_314 und PR2_RDE_155</p> <p>Der Segelflug Aukrug e.V. wurde 1973 gegründet. Bereits im selben Jahr wurde die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Segelfluggeländes erteilt.</p> <p>Im Februar 1990 wurde die Genehmigung auf „Selbststartende Motorsegler“ erweitert.</p> <p>Unser Segelfluggelände ist somit seit Jahren bestandsgesichert und unbefristet genehmigt.</p> <p>Auf die deutliche Tendenz zu unabhängigem Fliegen mit eigenstartfähigen Segelflugzeugen (auch mit Elektroantrieb) und Motorseglern oder auch im Luftfahrzeugschlepp müssen wir als Verein reagieren, um mittelfristig bestehen zu können.</p> <p>Der Kauf des Geländes und die unter Berücksichtigung von Anwohner- und Naturpark-/Naturschutzinteressen ursprünglich genehmigte Platzrunde und die geplante und beantragte Erweiterung der Platzgenehmigung u. A. für Luftfahrzeugschlepp, sind konsequente strategische Schritte, um das Bestehen des Vereins zu sichern und mittelfristig diese, auch für die Ortsentwicklung attraktive Sportart zu erhalten.</p> <p>Seit den 1970er Jahren bilden wir im Verein ehrenamtlich Mitglieder zum Segelflugpiloten aus, anerkannt durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde sind wir insbesondere auch in der Jugendarbeit und Nachwuchsförderung aktiv.</p> <p>Über die Jahre ist der Verein für die Gemeinde Aukrug zu einer festen Größe im touristischen Naherholungsangebot geworden.</p> <p>Nach längeren Planungen haben wir im Jahre 2016 bei der zuständigen Luftfahrtbehörde (LBV-SH) gemäß</p> <p>§22 Abs. 1 Satz 2 LuftVO im Rahmen der Regelung des Flugplatzverkehrs die Festlegung von Platzrunden für Segelflugzeuge und motorgetriebenen Luftfahrzeugen als notwendige</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Festlegung der Platzrunden erfolgt durch die zuständige Luftfahrtbehörde. Im Rahmen der Windenergieplanung wird die entsprechende Abgrenzung der Platzrunde berücksichtigt. Erfolgen Änderungen, so ist die Festlegung durch die Luftfahrtbehörde maßgeblich. Die Landesplanungsbehörde übernimmt dann lediglich die geänderte Abgrenzung. Insofern wird an der bisherigen Ausschlussfläche festgehalten.</p>

Sicherheitsmaßnahme für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsflusses beantragt. Die Größe der Motorseglerplatzrunde wurde aus Rücksichtnahme auf die Belange der Anwohner und des Naturparkes so gewählt.

Aus Sicht der Luftfahrtbehörde (LBV-SH) war der Antrag nachvollziehbar und hinreichend begründet. Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) nahm dazu ebenfalls positiv Stellung. Er wurde ohne Einschränkungen unterstützt und genehmigt.

Im Februar 2017 wurde die Platzrunde in den Nachrichten für Luftfahrer NfL 1-951-17-1 veröffentlicht. Somit gingen wir von einer rechtsverbindlichen Platzrunde aus.

In den „Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb“ NfL I 92/13 steht unter 6. Gefahren für den Flugplatzverkehr in der Platzrunde

Unbeschadet der Anforderungen der Hindernisbegrenzung sollen im Bereich der Platzrunden keine Hindernisse vorhanden sein, die die sichere Durchführung des Flugplatzverkehrs gefährden können. Von einer Gefährdung des Flugplatzverkehrs in der Platzrunde ist grundsätzlich dann auszugehen, wenn relevante Bauwerke oder sonstige Anlagen innerhalb der geplanten oder festgelegten Platzrunde errichtet werden sollen oder wenn in anderen Bereichen relevante Bauwerke oder sonstige Anlagen einen Mindestabstand von 400 m zum Gegenanflug von Platzrunden und/oder 850 m zu den anderen Teilen von Platzrunden (inkl. Kurventeilen) unterschreiten. Die Beurteilung im Einzelfall, ob und inwieweit Bauwerke oder sonstige Anlagen die Durchführung des Flugplatzverkehrs beeinträchtigen, soll auf der Grundlage einer Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation erfolgen.

Die geplanten WEA im Osten des Platzes (PR2_RDE_314 westlicher Bereich), direkt im An- und Abflug, stellen eine erhebliche Beeinträchtigung der Betriebsabläufe, insbesondere in der Schulung und für den Streckenflug dar. WEA sind keine festen, sondern dynamische Hindernisse! Neben den nicht hinreichend bewertbaren Beeinträchtigungen durch Turbulenz und Windscherung hinter großen WEA ist die Belastung der Piloten durch Hindernisse in unmittelbarer Nähe insbesondere beim Landeanflug nicht hinreichend erforscht. In

dieser Phase des Fluges ist erhebliche Konzentration erforderlich, Ablenkungen jeglicher Art müssen von den Piloten 100%ig beherrscht werden, ein Segelflugzeug kann nicht durchstarten. Gemäß dem Gesamträumlichen Plankonzept zur Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplanes (LEP) 2010 Kapitel 3.5.2 sowie zum vierten Entwurf der Teilaufstellung der Regionalpläne der Planungsräume I, II und III in Schleswig-Holstein (Sachthema Windenergie an Land) erfolgt die Ermittlung „weicher Tabuzonen“.

Hierfür wird eine Definition des Bundesverwaltungsgerichts herangezogen:

Mit dem Begriff der weichen Tabuzonen werden Bereiche des Planungsraumes erfasst, in denen nach dem Willen des Plangebers aus unterschiedlichen Gründen die Errichtung von WKA von vornherein ausgeschlossen werden soll. Hier wäre Windenergienutzung aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen zwar generell möglich, soll aber nach dem Gestaltungswillen des Plangebers nach für den gesamten Planungsraum einheitlich anzuwendenden Kriterien vorsorglich ausgeschlossen sein.

In der Erläuterung der weichen Tabukriterien finden sich u.a.

Platzrunden um Flugplätze sowie erforderliche Mindestabstände

Gemäß den §§ 12, 17 Luftverkehrsgesetz bedarf die Errichtung von Bauwerken innerhalb der Bauschutzbereiche um Flugplätze der Zustimmung der Luftfahrtbehörden. Dabei kann eine Differenzierung in Zonen vorgenommen werden, und zwar nach solchen Gebieten, in denen Windenergienutzung ausgeschlossen ist und in denen sie unter Vorbehalt möglich scheint.

Aus den §§ 22, 23 Luftverkehrsordnung in Verbindung mit den Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb und den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb sind Platzrunden sowie die erforderlichen Mindestabstände jenen Gebieten zuzurechnen, in denen davon auszugehen ist, dass eine Windenergienutzung mit dem jeweiligen Flugplatzbetrieb regelmäßig nicht vereinbar ist.

Von einer Gefährdung des Flugplatzverkehrs in der Platzrunde ist grundsätzlich dann auszugehen, wenn relevante Bauwerke oder sonstige Anlagen innerhalb der geplanten oder festgelegten Platzrunde errichtet werden sollen oder wenn in anderen Bereichen relevante Bauwerke oder sonstige Anlagen einen Mindestabstand von 400 m zum Gegenanflug von Platzrunden und/oder 850 m zu den anderen

Teilen von Platz- runden (inkl. Kurventeilen) unterschreiten. Zwar erfolgt eine Beurteilung über die Gefährdungslage im Einzelfall durch die zuständigen Behörden. Gleichwohl hat die Landesluftfahrtbehörde alle im Land festgesetzten Platzrunden einschließlich der erforderlichen Mindestabstände im Einzelfall geprüft. Im Ergebnis dieser Prüfung konnten keine Bereiche identifiziert werden, innerhalb derer eine Zustimmung in Aussicht gestellt werden würde. Vor diesem Hintergrund erscheint es sachgerecht, die Platzrunden um Flugplätze einschließlich der erforderlichen Mindestabstände von einer Windenergienutzung pauschal auszuschließen.

Weiterhin werden „Wesentliche Änderungen des Kriterienkatalogs vom ersten zum zweiten Planentwurf“ beschrieben, u.a.

Flächen in Platzrunden um Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände wurden als Vorranggebiet aufgenommen, wenn die Flächen innerhalb dieser Bereiche eine Vorbelastung durch WKA aufweisen (weder bei PR2_RDE_155 noch bei PR2_RDE_314 der Fall),

und auf wesentliche Änderungen des Kriterienkatalogs vom zweiten zum dritten Planentwurf hingewiesen

Im Rahmen des Planaufstellungsverfahrens wurde der Kriterienkatalog des zweiten Planentwurfes noch einmal geändert. Die Änderungen beruhten auf besseren Erkenntnissen zur Datenlage und Erkenntnissen aus der Auswertung der Stellungnahmen,

die im Rahmen der Beteiligung eingegangen sind, sowie dem fortgeschrittenen Abstimmungsprozess mit Fachbehörden und dabei erfolgten rechtlichen und planerischen Prüfungen.

Das ehemalige Abwägungskriterium „Platzrunden um Flugplätze“ wurde landesweit als weiches Tabukriterium (siehe oben) berücksichtigt. Im Rahmen der Abwägung wird das Abwägungskriterium „An- und Abflugbereiche um Flugplätze“ wie bisher berücksichtigt.

So verwundert es uns doch sehr, dass die im Februar 2017 genehmigte Platzrunde im September 2019 ohne Rücksprache und ohne unser Einverständnis im Osten zu Gunsten der Vorranggebiete PR2_RDE_314 und PR2_RDE_155 gekürzt wurde.

Die Attraktivität des Standortes wird mit Sicherheit durch die Nähe von WEA leiden, was die Mitgliederzahlen eher negativ betreffen würde und der Verein einer unsicheren Zukunft entgegensehen muss. Für

<p>den Segelflug Aukrug e.V. stellen insbesondere die geplanten WEA im Gebiet PR2_RDE_314 westlicher Bereich, und in Teilen des Gebietes PR2_RDE_155 aus den genannten Gründen eine wesentliche Beeinträchtigung für die Ausübung des Luftsports in Schleswig-Holstein und den Fortbestand des Vereins dar.</p> <p>Segelflug-Piloten betreiben ihren Sport im Einklang mit der Natur und stehen der Gewinnung von Strom aus der Natur grundsätzlich positiv gegenüber.</p> <p>Es verwundert nicht, wenn man bei diesem Thema von fehlender Bürgerakzeptanz spricht.</p>	
<p>Öffentlichkeit: Bürger ID: 1094, Datum: 21.10.2020 Im öffentlichen Bereich anzeigen: Nein Dokument: Gesamtstellungnahme Kapitel: Angehängte Dateien</p>	
<p>Stellungnahme</p>	<p>Begründung</p>
<p>■■■■ ■■■■ ■■■■ ■■ ■■■■ ■■■■</p> <p>Stellungnahme zum „Entwurf des Regionalplanes des Planungsraumes II (Sachthema Windenergie)“,</p> <p>Stand September 2020</p> <p><u>1. Einleitung</u></p> <p>Die ■■■■ ■■■■, bestehend aus ■■■■ ■■■■, haben ihren Lebensmittelpunkt</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu 2. Die bisher erfolgte Anwendung der 3-H- bzw. 5-H-Regelung wird beibehalten. Es wird auf die Ausführungen im gesamträumlichen Plankonzept verwiesen.</p> <p>Der Höhenentwicklung der Windkraftanlagen wird mit der höhenabhängigen Abstandsregelung entsprechend Rechnung getragen. Diese Regelung soll gewährleisten, dass bei einer fortschreitenden Entwicklung des Rotordurchmessers und der Gesamthöhe der Windkraftanlagen die Auswirkungen auf die Bevölkerung in besiedelten Bereichen begrenzt werden. Daher soll bei neu zu errichtenden Windkraftanlagen zu Gebäuden mit Wohnnutzung in Siedlungsbereichen ein Abstand eingehalten werden, der das fünffache der Anlagenhöhe beträgt. Für den Außenbereich gilt die dreifache Anlagenhöhe. Zu weiteren Details wird auf die entsprechende Regelung im LEP 2010 (Windkapitel) verwiesen.</p>