

GEMEINDE BOCKHORN
Landkreis Friesland

2. Änderung vorhabenbezogener
Bebauungsplan Nr. 57
„Windpark Hiddels“

Beteiligung der Behörden und sonstiger
Träger öffentlicher Belange
(§ 4 (2) BauGB)

und

Beteiligung der Öffentlichkeit
(§ 3 (2) BauGB)

ABWÄGUNGSVORSCHLÄGE

10.09.2021



Träger öffentlicher Belange

von folgenden Stellen wurden keine Anregungen in der Stellungnahme vorgebracht:

1. Polizeiinspektion Wilhelmshaven/Friesland
Mozartstraße 29
26382 Wilhelmshaven
2. Deutsche Telekom Technik GmbH
Technik Niederlassung Nord, PTI 12
Hannoversche Straße 6-8
49084 Osnabrück
3. Ericsson Services GmbH
Prinzenallee 21
40549 Düsseldorf
4. TenneT TSO GmbH
Eisenbahnlängsweg 2a
31275 Lehrte
5. Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH
Vahrenwalder Str. 236
30179 Hannover

Träger öffentlicher Belange

von folgenden Stellen wurden Anregungen in der Stellungnahme vorgebracht:

1. Landkreis Friesland
Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement
Lindenallee 1
26441 Jever
2. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Dezernat 42 Luftverkehr – Standort Oldenburg
Luftfahrtbehörde
Kaiserstraße 27
26122 Oldenburg
3. Landwirtschaftskammer Niedersachsen
Bezirksstelle Oldenburg-Nord
Hermann-Ehlers-Straße 15
26160 Bad Zwischenahn-Wehnen
4. DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Am DFS-Campus 10
63225 Langen
5. JadeWeser Airport GmbH
Flugplatz 1
26452 Sande
6. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
Referat Infra I3
Fontainengraben 200
53123 Bonn
7. Niedersächsischer Heimatbund e. V.
Rottenburger Straße 21
30659 Hannover
8. Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband
Georgstraße 4
26919 Brake
9. EWE Netz GmbH
Neue Straße 23
26316 Varel
10. Avacon Netz GmbH
Watenstedter Weg 75
38229 Salzgitter

Anregungen	Abwägungsvorschläge
<p>Landkreis Friesland Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement Lindenallee 1 26441 Jever</p>	
<p>Zu der o. g. Bauleitplanung nimmt der Landkreis Friesland wie folgt Stellung:</p> <p><u>Fachbereich Zentrale Aufgaben, Wirtschaft, Finanzen, Personal:</u> Das Plangebiet erstreckt sich auf Einwirkungsbereiche, die der zivilen Luftfahrt und dem Radarverkehr unterliegen und tangiert den Einflugsektor des Verkehrsplatzes WHV-Mariensiel. Luftfahrtrechtliche Belange sind zu berücksichtigen. Gebäudehöhen über 105m sind nicht zulässig.</p> <p><u>Fachbereich Straßenverkehr:</u> Gegen die vorgelegte Bauleitplanung der Gemeinde Bockhorn bestehen aus Sicht der Verkehrsbehörde keine grundsätzlichen Bedenken. Die mittelbare Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Landesstraße 815 / Landesstraße 816. Bei der Planung der erforderlichen Sondertransporte ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen des Projektes „Autohof Ellens“ der dortige Kreuzungsbereich zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut werden soll, so dass die Befahrbarkeit vom Vorhabenträger zu prüfen ist. In diesem Zusammenhang sei bereits angemerkt, dass eine Zustimmung zur Durchführung der Transporte über die Kreisstraße 104 (aus Richtung Jeringhave) seitens des Baulasträgers Landkreis nicht in Aussicht gestellt werden kann.</p> <p><u>Fachbereich Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement- Brand- u. Denkmalschutz:</u></p>	<p>Der Anregung wird dahingehend gefolgt, dass eine umfassende Abstimmung mit den relevanten TÖB, die mit der Luftfahrt und dem Flugplatz Wilhelmshaven JadeWeserAirport zu tun haben stattfindet. Die Ergebnisse dieser Abstimmung werden im Rahmen des BImSch-Antrages und des zugehörigen Verfahrens Berücksichtigung finden. Erste Gespräche und weitergehende Untersuchungen haben bereits stattgefunden und es zeigt sich, dass offenbar Anlagenhöhen von 150 m bis 200 m an den fünf Standorten denkbar sind. Eine abschließende Klärung der möglichen Bauhöhen an den fünf Standorten steht heute noch nicht fest. Die Gemeinde hat sich daher dazu entschlossen, den Bebauungsplan als Angebotsbebauungsplan fortzusetzen und an allen Standorten eine maximale Höhe von 200 m im Bebauungsplan zuzulassen. Die exakte Höhe ergibt sich endgültig erst, nach finaler Abstimmung der TÖB in Bezug auf die Luftfahrt. Die Umstellung des Verfahrens zieht eine erneute Beteiligung gem. § 3 (2) und § 4 (2) BauGB nach sich.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p><u>Fachbereich Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement- Regionalplanung:</u> Es können folgende Hinweise zur Begründung gegeben werden: Zu Kap. 3.1 Landesraumordnungsprogramm kann auf die aktuelle Verordnung aus dem Jahr 2017 verwiesen werden.</p> <p>Zu Kap. 3.2 Regionales Raumordnungsprogramm, letzter Abschnitt auf Seite 3: Es wird von einem Vorsorgegebiet Landwirtschaft gesprochen. Diese Bezeichnung des Planzeichens wurde durch „Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft“ ersetzt.</p> <p>Insgesamt stehen die Ziele der Raumordnung der hier geplanten 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 57 „Windpark Hiddels“ gem.§ 1(4) BauGB und einem Repowering nicht entgegen.</p> <p><u>Fachbereich Umwelt; untere Naturschutzbehörde:</u> Bei der Durchsicht des Umweltberichtes wurde folgendes festgestellt:</p> <p>Pkt. 2.2 Pflanzen und Biotoptypen Zu dem Schutzgut gibt es eine Karte der Biotoptypenkartierung vom Mai 2020. Zu erkennen ist, dass geschützte Biotope nach § 22 und § 30 BNatSchG nicht überplant werden. Beim Rückbau von 1Anlage im Nordbereich ist jedoch auf das Vorhandensein geschützter Biotope Rücksicht zu nehmen.</p> <p>Zudem werden 3 Neuanlagen in unmittelbarer Nähe von nährstoffreichen Gräben mit artenreicher Ausprägung errichtet. Die Anlagen 04 und 05 sogar im Nahbereich von jeweils einem Wasserfedervorkommen.</p> <p>Aussagen sind zu den zurückzubauenden Zufahrten der Bestandsanlagen und deren ein- bzw. beidseitigen Kompensationsflächen (Wegerandstreifen) zu treffen.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt und die Begründung redaktionell angepasst.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt und die Begründung redaktionell angepasst.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Inhalte sind dem Umweltbericht entnommen.</p> <p>Der Hinweis ist korrekt. Die Wasserfeder fällt nicht unter den strengen Artenschutz; dennoch ist bereits eine Vermeidungsmaßnahme auch zum Schutz der Wasserfedervorkommen im Umweltbericht enthalten.</p> <p>Entlang der rückzubauenden Zuwegungen verlaufen nach dem Ergebnis der Biotoptypenkartierung z. T. schmale, ruderalisierte Streifen. Es handelt sich z. B. um landwirtschaftlich nicht nutzbare Streifen zwischen der rückzubauenden Zuwegung und einem Graben. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) zum B-Plan Nr. 57 sind solche „Wegerandstreifen“ als Ausgleichsmaßnahmen in unmittelbarer Eingriffsnähe beschrieben. Insgesamt wurde von einer Maßnahmenfläche von ca. 1,035 ha ausgegangen. Weiterhin waren lt. LBP „Gehölzabpflanzungen“ an der Übergabestation und den Trafohäuschen als Ausgleichsmaßnahmen benannt. Insgesamt war für solche Ausgleichsmaßnahmen in unmittelbarer Eingriffsnähe eine Fläche von 2,96 ha angesetzt. Der B-Plan Nr. 57 als auch die 1. Änderung</p>
--	---

<p>Im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung sind im Vorfeld bzw. in einer phänologisch günstigen Phase vor Durchführung der Arbeiten die von den dauerhaften oder temporären (Rück-)Baumaßnahmen betroffenen Flächen, insbesondere betroffene Grabenabschnitte und von Wasserhaltungsmaßnahmen betroffene Grabenabschnitte, auf Vorkommen geschützter oder gefährdeter Pflanzenarten zu überprüfen. Vorkommen sind fachgerecht in geeignete Habitate.</p> <p>Beim Rückbau der Altanlage Nr. 3 (gezählt von oben nach unten) ist während der Rückbauphase eine Beeinträchtigung der angrenzenden geschützten Biotope durch geeignete Vorrichtungen und Maßnahmen (z. B. stabile Schutzzäune) zu vermeiden. Durch das Repowering entsteht ein Kompensationserfordernis für die Entfernung von 2 Bäumen und 5 Sträuchern; weiterhin wurde ein flächenhafter Kompensationsbedarf von ca. 1.710 m² ermittelt. An den bestehenden Altkompensationsmaßnahmen soll in pragmatischer Weise und in einem Umfang von ca. 22,64 ha festgehalten werden. Dies ist aus Naturschutz-</p>	<p>enthalten irreführenderweise zwar eine textliche Festsetzung, welche auf die 2,96 ha Ausgleichsmaßnahmen abzielt; diese seien jedoch innerhalb der festgesetzten Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft durchzuführen. Besagte „Wegerandstreifen“ und „Gehölzabpflanzungen“ wurden jedoch den Planzeichnungen nicht als Flächen festgesetzt.</p> <p>Mit Blick auf die Biotoptypenkartierung wurde, neben den o.g. ruderalisierten Streifen, eine „Gehölzabpflanzung“ nur an der Übergabestation an der südlichsten Altanlage vorgenommen.</p> <p>Nach dem Rückbau der Altanlagen, ihrer Zuwegungen und Kranstellflächen gehen diese Flächen und die „Wegerandstreifen“ wieder in die landwirtschaftliche Nutzung. Auswirkungen auf die aktuelle Eingriffsbilanz und die Höhe des Kompensationsbedarfs bestehen nicht, denn es soll in pragmatischer Weise an einer Fortführung von Altkompensationsmaßnahmen in einem Umfang von ca. 22,64 ha festgehalten werden. Dies ist aus naturschutzfachlicher Sicht sinnvoll und zu begrüßen, da sich viele dieser Maßnahmenflächen bereits zu höherwertigen Biotopen entwickelt haben; weiterhin stellt dies in jedem Fall eine Überkompensation dar.</p> <p>Der Umweltbericht wird um eine entsprechende Erläuterung ergänzt</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um eine bereits im Umweltbericht formulierte Vermeidungsmaßnahme.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um bereits im Umweltbericht formulierte Inhalte zu Vermeidungsmaßnahmen und zum Kompensationserfordernis.</p>
--	---

<p>fachlicher Sicht sinnvoll und zu begrüßen, da sich viele dieser Maßnahmenflächen bereits zu höherwertigen Biotopen entwickelt haben. Ein zusätzliches Kompensationserfordernis auf weiteren Flächen ist damit nicht gegeben. Während der Bauphase sind die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung zu überwachen; diese Maßnahmen sind im nachfolgenden Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG zu beauftragen.</p> <p>Pkt. 2.3 Brutvögel Es wird im Umweltbericht auf das avifaunistische Gutachten 2018 / 2019 vom Büro Sinning verwiesen. In dem Gutachten wurden als planungsrelevante Brutvögel der Kiebitz, die Rohrweihe, der Weißstorch, der Mäusebussard und dem Turmfalke festgestellt. Es handelt sich hier um WEA-empfindliche Arten. Gemäß Gutachten kann eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos insgesamt nicht erkannt werden.</p> <p>Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Hinblick auf Verletzung und Tötung von Vögeln im Zuge der Bautätigkeit können von vornherein grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn Erschließung und (Rück-)Baumaßnahmen sowie ggf. erforderliche Beseitigungen von Gehölzen außerhalb der Brutzeit stattfinden. Eine Berücksichtigung im Bauablauf lässt sich zumeist nicht oder nur teilweise realisieren. Sollte dies der Fall sein, ist über eine Begehung der (Rück-)Bauflächen vor Baubeginn sicherzustellen, dass keine Brutplätze von Vögeln durch die Baumaßnahmen zerstört werden und es dadurch zur Tötungen von Individuen kommt. Vor der Entfernung bzw. dem Rückschnitt von Bäumen bzw. Gehölzen sind diese ebenfalls auf Brutstätten zu überprüfen. Sind Brutplätze vorhanden, so ist das weitere Vorgehen mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) abzustimmen. Grundsätzlich sind Gehölzeinschläge auf ein Minimum zu reduzieren. Ein Entfernen von Bäumen und Sträuchern ist nur in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. vorzunehmen (§ 39 BNatSchG).</p> <p>Pkt. 2.4 Rastvögel Es wird im Umweltbericht auf das avifaunistische Gutachten 2018/2019 vom Büro Sinning verwiesen. Im UG und dessen Umfeld wurden insbesondere größere Trupps der Weißwangengans (2.300), der Blässgans (1010), der Pfeifente (720), der Schnatterente (30) und des Silberreiher (15) angetroffen. Dem UG kommt nach den vorliegenden Untersuchungsergebnissen eine Bedeutung als Vogelrastgebiet regionaler Bedeutung zu. Der erforderliche Schwellenwert hierfür wurde von der Weißwangengans und der Pfeifente erreicht. Darüber hinaus liegt eine lokale Bedeutung, als Vogelrastgebiet für Blässgans, Schnatterente, Silberreiher und Sturmmöwe vor. Aus den Beobachtungen lassen sich</p>	<p>Die Hinweise wurden sinngemäß dem Fachgutachten entnommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um bereits im Umweltbericht formulierte Inhalte zu Vermeidungsmaßnahmen.</p> <p>Die Hinweise wurden sinngemäß dem Fachgutachten entnommen.</p>
---	--

<p>keine Gefahrensituationen ableiten. Zudem wurden keine Flugkorridore kartiert.</p> <p>Pkt. 2.5 Fledermäuse Dem Untersuchungsgebiet kann aufgrund seiner Artenausstattung eine hohe Wertigkeit als Fledermauslebensraum zugeordnet werden. Insgesamt wurden 11 Fledermausarten im UG nachgewiesen. Darunter befinden sich sechs eingriffssensible Arten (Abendsegler, Kleinabendsegler, Breitflügel-, Zwerg-, Mücken- und Rauhauffledermaus). Es wurden auch seltenere Arten wie z.B. die Teichfledermaus festgestellt.</p> <p>Hinsichtlich der kartierten Aktivitäten zeigen sich deutliche saisonale Unterschiede. Die höchsten nächtlichen Kontaktzahlen konnten im Rahmen der Dauererfassung zwischen Ende Juli und Ende September verzeichnet werden. Zur Zugzeit im Spätsommer / Herbst hat das Untersuchungsgebiet eine hohe Bedeutung für Fledermäuse. In dieser Zeit besteht ein erhöhtes Schlagrisiko, und damit auch die Überschreitung eines artenschutzrechtlichen Grundrisikos. (vgl. LANU 2008), z.B. für die Abendsegler-Arten oder Rauhauffledermäuse an keinem der geplanten WEA-Standorte sicher auszuschließen. Deshalb sind für die betroffenen Zeitspannen Maßnahmen (temporäre nächtliche Abschaltungen) erforderlich, die sicherstellen, dass ein solches Risiko unter die Erheblichkeitsschwelle rutscht. Deshalb sind nach Inbetriebnahme der WEA folgende nächtliche Abschaltungen vorzusehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Windgeschwindigkeiten unter 6 m/sec in Gondelhöhe (darüber hinaus können aufgrund von naturräumlichen Gegebenheiten in Niedersachsen für die beiden Abendsegler- Arten und die Rauhauffledermaus unter Vorsorge- und Vermeidungsgesichtspunkten auch bei höheren Windgeschwindigkeiten Abschaltungen erforderlich sein; siehe 2- jähriges Monitoring) • Temperaturen von mehr als 10 °C • kein Niederschlag • alle Kriterien müssen zugleich erfüllt sein. <p>Darüber hinaus ist ein zweijähriges akustisches Monitoring durchzuführen. Das Monitoring muss bei Rotorlängen > 50 m ein zweites Mikrofon am Mast knapp oberhalb der unteren Rotor Spitze beinhalten (siehe dazu BACH et al. im Druck). Im Rahmen eines solchen Monitorings ist zu klären, ob sich Abschaltzeiten genauer auf die spezielle Situation vor Ort eingrenzen lassen (z. B. nach Windgeschwindigkeit, Temperatur, Regen). Nur bei Durchführung der o. g. Maßnahmen, verbleiben für die Fledermausfauna nach bisherigen Kenntnissen keine erheblichen Beeinträchtigungen.</p>	<p>Die Hinweise wurden sinngemäß dem Fachgutachten entnommen.</p> <p>Die Forderung nach einem 2. Mikrofon am Turm ist aus fachlicher Sicht zunächst einmal nachvollziehbar. Hintergrund ist, dass Hinweise vorliegen, wonach bei der aktuellen Anlagengeneration mit längeren Rotorblättern die Aktivitäten von z. B. Rauhauffledermäusen im Rotorbereich (als Gefahrenbereich) mit dem einen Mikrofon an der Gondel vermutlich nicht vollständig erfasst werden können. Insofern würden für einzelne Arten die Aktivitäten mit der Folge unterschätzt, dass die Abschaltzeiten zu eng gefasst werden und es zu höheren Kollisionsraten kommt. Ein wesentliches Problem für die Umsetzung in die Praxis besteht jedoch darin, dass z. Zt. noch</p>
--	--

<p>Pkt. 2.6 Amphibien Vor Baubeginn ist an den von (Rück-)Baumaßnahmen betroffenen Gewässerabschnitten sowie von Wasserhaltungsmaßnahmen betroffenen Grabenabschnitten sicherzustellen, dass keine Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie vorkommen und es dadurch zur Tötung von Individuen kommt. Ergänzend sollen anderweitig geschützte bzw. gefährdete Arten überprüft werden. Dazu sind die betroffenen Bereiche abzusuchen; ggf. vorhandene Exemplare und Laich sind mit dem Kescher aufzunehmen und umgehend in ausreichender Entfernung in geeignete Habitate wieder. Ergänzend ist Grabenschlamm an mehreren Stellen des neu anzulegenden Grabens einzubringen.</p> <p>Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass durch das Repowering WP Hidels keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung zu erwarten sind und das Vorhaben nicht gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände verstößt.</p> <p>Pkt. 2.13 Landschaftsbild Die Planung sieht eine Reduzierung der Anlagenzahl um mehr als die Hälfte vor; gleichzeitig verdoppelt sich die Anlagenhöhe von ca. 100 m auf ca. 200 m. Da zudem die seinerzeit angewandte Berechnungsmethode nach NOHL (1993) bereits eine Beeinträchtigung im Radius von ca. 3000 m veranschlagt hat, was dem heutigen Verfahren nach Breuer (2001) um die 200 m hohen Repowering-</p>	<p>keine Untersuchungen vorliegen, aus denen ein Abschaltscenario auf Datenlagen von zwei Mikrofonen abgeleitet werden kann. Die zusätzlichen Daten des 2. Mikrofonen lassen sich (noch) nicht in das standardmäßige Auswertungsprogramm ProBat integrieren. Das Bundesamt für Naturschutz (BfN) hat aktuell zu diesem Thema ein Vorhaben ausgeschrieben. Ziel ist – neben einer Empfehlung für bundesweite Signifikanzschwellen beim Kollisionsrisiko – eine Empfehlung zur Erfassung von Fledermäusen mittels zusätzlichem Turmmikrofon. Aus Sicht des Fachgutachters stellt die Verwendung eines 2. Mikrofonen aktuell noch eine Grundlagenforschung dar und ist für die Praxis noch nicht anwendbar. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die abschließende artenschutzrechtliche Beurteilung dem Genehmigungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz obliegt. Abschließende Regelungen zum Monitoring werden von der zuständigen Behörde im Genehmigungsbescheid festgelegt. Der Anregung wird daher nicht gefolgt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um bereits im Umweltbericht formulierte Inhalte zu Vermeidungsmaßnahmen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um bereits im Umweltbericht formulierte Inhalte.</p>
--	---

<p>anlagen entspricht, sollen als pragmatische Lösung die umfangreichen Altkompensationsmaßnahmen fortgeführt werden. Der Rückbau der 11 Altanlagen ist ergänzend als Minderungsmaßnahme anzusehen (vgl. MU 2016, Kapitel 3.5.4.2.1), was sich entlastend auf das Landschaftsbild auswirkt.</p> <p><u>untere Wasserbehörde:</u> Aus Sicht der unteren Wasserbehörde bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Gewässerausbaumaßnahmen; Dammstellen, Verrohrungen u. ä. bedürfen der wasserbehördlichen Genehmigung. Wasserhaltungen bedürfen einer wasserrechtlichen Erlaubnis (Förderung - Wiedereinleiten von Grundwasser).</p> <p>Aus Sicht der <u>unteren Immissionsschutzbehörde</u> und der <u>unteren Bodenschutzbehörde</u> bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.</p> <p><u>Fachbereich Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement - Bauaufsicht:</u> <u>Fachbereich Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement - Städtebaurecht:</u></p> <p>Es bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an den Vorhabenträger zur gegebenen Zeit weitergegeben. Weiterhin sind entsprechende Inhalte bereits im Umweltbericht formuliert</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Dezernat 42 Luftverkehr – Standort Oldenburg Luftfahrtbehörde Kaiserstraße 27 26122 Oldenburg</p>	
<p>Gegen die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 57 „Windenergieanlagenpark Hiddels“ bestehen aufgrund der von meiner Behörde wahrzunehmenden luftverkehrsrechtlichen Belange erhebliche Bedenken.</p> <p>Mit der 2. Änderung des B-Plans Nr. 57 soll die Höhe der im Plangebiet zulässigen Windenergieanlagen auf 200 m erhöht und folglich ein Repowering ermöglicht werden. Diese Änderung hat jedoch unmittelbare Auswirkungen auf das An- und Abflugverfahren nach Instrumentenflugregeln am Verkehrslandeplatz Wilhelmshaven JadeWeserAirport.</p> <p>Durch die geplante Errichtung von fünf Windenergieanlagen mit einer Gesamthöhe von 200m an den angegebenen Standorten wäre eine Anhebung der Hindernisfreihöhen für bestimmte An- und Abflugverfahren erforderlich, die in der</p>	<p>Der Anregung wird dahingehend gefolgt, dass eine umfassende Abstimmung mit den relevanten TÖB, die mit der Luftfahrt und dem Flugplatz Wilhelmshaven JadeWeserAirport zu tun haben stattfindet. Die Ergebnisse dieser Abstimmung werden im Rahmen des BlmSch-Antrages und des zugehörigen Verfahrens Berücksichtigung finden. Erste Gespräche und weitergehende Untersuchungen haben bereits stattgefunden und es zeigt sich, dass offenbar Anlagenhöhen von 150 m bis 200 m an den fünf Standorten denkbar sind. Eine abschließende Klärung der möglichen Bauhöhen an den fünf Standorten steht heute noch nicht fest. Die Gemeinde hat sich daher dazu entschlossen, den Bebauungsplan als Angebotsbauungsplan fortzusetzen und an allen Standorten eine maximale Höhe von 200 m im Bebauungsplan zuzulassen. Die exakte Höhe ergibt sich</p>

<p>Gesamtschau eine Verschlechterung der Anfliegbarkeit des Verkehrslandeplatzes Wilhelmshaven in die Hauptanflugrichtung darstellen. Diesbezüglich verweise ich auf die Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung GmbH vom 09.06.2021.</p> <p>Der o.g. Bauleitplanung kann daher nicht zugestimmt werden.</p> <p>Hinweise: Vorsorglich weise ich darauf hin, dass die Erteilung einer Genehmigung für ein Vorhaben meine Zustimmung nach § 14 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) erfordert, wenn die dort genannten Tatbestandsmerkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Höhe von mehr als 100 m über der Erdoberfläche oder • Höhe von mehr als 30 Meter 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, vorliegen. <p>In diesen Fällen ist regelmäßig eine Kennzeichnung als Luftfahrthindernis erforderlich, die aus einer Tages- und Nachtkennzeichnung besteht. Meine Entscheidung über die Zustimmung nach § 14 LuftVG erfolgt auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung GmbH. Details der Tages- und Nachtkennzeichnung werden im Rahmen meiner Entscheidung über die Zustimmung festgelegt. Diese Festlegungen werden als Auflagen in die bau- oder immissionsschutzrechtliche Genehmigung übernommen.</p> <p>Daneben ist allerdings auch § 18a LuftVG zu beachten, wonach Bauwerke nicht errichtet werden dürfen, wenn dadurch Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Hier entscheidet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auf der Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation, ob durch die Errichtung der Bauwerke Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Es teilt seine Entscheidung der zuständigen Landesluftfahrtbehörde mit.</p> <p>Belange der militärischen Luftfahrt bleiben unberührt. Diese werden vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Fontainengraben 200, 53123 Bonn, wahrgenommen.</p>	<p>endgültig erst, nach finaler Abstimmung der TÖB in Bezug auf die Luftfahrt. Die Umstellung des Verfahrens zieht eine erneute Beteiligung gem. § 3 (2) und § 4 (2) BauGB nach sich.</p>
--	---

<p>Landwirtschaftskammer Niedersachsen Bezirksstelle Oldenburg-Nord Hermann-Ehlers-Straße 15 26160 Bad Zwischenahn-Wehnen</p>	
<p>Derzeit stehen im Windenergieanlagenpark Hiddels insgesamt elf Windenergieanlagen (WEA). Diese sollen im Rahmen des Repowering abgebrochen und durch fünf Anlagen neuerer Bauart mit einer Gesamthöhe von bis zu 200 m (Nabenhöhe 125 m) ersetzt werden.</p> <p>Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes hat eine Größe von ca. 49 ha. Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen werden als Flächen für die Landwirtschaft festgesetzt. Hinsichtlich der Kompensation sollen die Altkompensationsmaßnahmen fortgeführt werden.</p> <p>Der Rückbau der 11 Altanlagen hat so zu erfolgen, dass die Rekultivierungsmaßnahmen zu einer dauerhaften erfolgreichen landwirtschaftlichen Bewirtschaftbarkeit der Standorte führen.</p> <p>Es bestehen seitens unserer Bezirksstelle als Träger öffentlicher Belange-Landwirtschaft keine Bedenken gegen die oben genannte Planung.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt. Die Flächen des Rückbaus sind wieder in die landwirtschaftliche Nutzung zu überführen. Im Rahmen einer Bodenkundlichen Baubegleitung sind z.B. Maßnahmen gegen schadhafte Bodenverdichtungen vorgesehen und zu überwachen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p>
<p>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Am DFS-Campus 10 63225 Langen</p>	
<p><u>Stellungnahme vom 09.06.2021</u> Zu dem o.a. Vorhaben nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Allgemeines Da die im Flächennutzungsplan aufgeführten Windkraftanlagen solche Anlagen erwarten lassen, die eine maximale Höhe von 100,00 m ü. Grund überschreiten, sind sie von den Bestimmungen des § 14 (1) LuftVG betroffen und bedürfen der luftrechtlichen Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörde. Im Genehmigungsverfahren würden wir bei Ausschluss von Bedenken im Rahmen einer gutachtlichen Stellungnahme die Anbringung einer Tages- und Nachtkennzeichnung gemäß der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen („AVV“; NfL 1-2051-20 vom 24.09.2020)“ sowie die Veröffentlichung als Luftfahrthindernisse fordern.</p>	<p>Der Anregung wird dahingehend gefolgt, dass eine umfassende Abstimmung mit den relevanten TÖB, die mit der Luftfahrt und dem Flugplatz Wilhelmshaven JadeWeserAirport zu tun haben stattfindet. Die Ergebnisse dieser Abstimmung werden im Rahmen des BImSch-Antrages und des zugehörigen Verfahrens Berücksichtigung finden. Erste Gespräche und weitergehende Untersuchungen haben bereits stattgefunden und es zeigt sich, dass offenbar Anlagenhöhen von 150 m bis 200 m an den fünf Standorten denkbar sind. Eine abschließende Klärung der möglichen Bauhöhen an den fünf Standorten steht heute noch nicht fest. Die Gemeinde hat sich daher dazu entschlossen, den Bebauungsplan als Angebotsbebauungsplan fortzusetzen und an allen Standorten eine maximale Höhe von 200 m im Bebauungsplan zuzulassen. Die exakte Höhe ergibt sich</p>

<p>Im Einzelnen zu den Höhen:</p> <p>WKA 1</p> <p>Anflugverfahren Eine geplante Windkraftanlage am Standort 1 mit seiner beispielhaft berechneten Höhe von 250,00 m ü. NN (250,00 m ü. Grund) würde eine Anhebung der Hindernisfreihöhen OCA(H) für folgendes per Durchführungsverordnung (DVO) festgelegte und veröffentlichte Anflugverfahren nach Instrumentenflugregeln am Verkehrslandeplatz Wilhelmshaven verursachen:</p> <p>LNAV Landebahn 02: Luftfahrzeugkategorien A und B von derzeit 400 (390) Fuß auf dann 950 (930) Fuß. LNAV/VNAV Landebahn 02: Luftfahrzeugkategorie A von derzeit 285 (272) Fuß auf dann 885 (872) Fuß. LNAV/VNAV Landebahn 02: Luftfahrzeugkategorie B von derzeit 295 (282) Fuß auf dann 890 (877) Fuß.</p> <p>Da es sich beim LNAV/VNAV-Verfahren um ein Instrumentenanflugverfahren mit vertikaler Führung (3D-Anflug) handelt, kann hier kein Zwischensinkflugfix mit Höhenkontrolle eingefügt werden. Das Verfahren würde durch die Windkraftanlage faktisch unbenutzbar werden.</p> <p>Die Windkraftanlage befindet sich auch im Fehlanflugbereich der Instrumentenanflugverfahren auf Landebahn 20. Eine geplante Windkraftanlage am Standort 1 mit seiner beispielhaft berechneten Höhe von 250,00 m ü. NN (250,00 m ü. Grund) würde eine Anhebung der Hindernisfreihöhen OCA(H) für folgende weitere per Durchführungsverordnung (DVO) festgelegten und veröffentlichten Anflugverfahren nach Instrumentenflugregeln am Verkehrslandeplatz Wilhelmshaven verursachen:</p> <p>LNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie A von derzeit 380 (360) Fuß auf dann 430 (410) Fuß. LNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie B von derzeit 380 (360) Fuß auf dann 450 (430) Fuß. LNAV/VNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie A von derzeit 269 (250) Fuß auf dann 322 (303) Fuß. LNAV/VNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie B von derzeit 269 (250) Fuß auf dann 332 (313) Fuß.</p>	<p>endgültig erst, nach finaler Abstimmung der TÖB in Bezug auf die Luftfahrt. Die Umstellung des Verfahrens zieht eine erneute Beteiligung gem. § 3 (2) und § 4 (2) BauGB nach sich.</p>
---	---

<p>Diese Anhebungen stellen eine Verschlechterung der Anfliegbarkeit des Verkehrslandeplatzes Wilhelmshaven in die Hauptanflugrichtung dar.</p> <p>Abflugverfahren Gemäß ICAO-Doc. 8168 Vol. II (PANS-OPS) durchdringt die geplante Windkraftanlage am Standort 1 mit seiner beispielhaft berechneten Höhe von 250,00 m ü. NN (250,00 m ü. Grund) die für den Mindeststeigfluggradienten (PDG) relevante Obstacle Identification Surface (OIS) für gekurvte Instrumentenabflüge in Richtung 20 um 77,70 m. Daher müsste ein erhöhter hindernisbedingter PDG von 4.5 % (280 Fuß pro nautischer Meile) bis zum Passieren von 1000 Fuß MSL in der DVO etabliert werden.</p> <p>Die negativen Auswirkungen auf die Instrumenten-An- und -Abflugverfahren würden von der DFS in einer gutachtlichen Stellungnahme im Genehmigungsverfahren nicht akzeptiert werden.</p> <p><u>Fazit: Die maximal mögliche Hindernishöhe an diesem Standort beträgt 149,00 m ü. NN.</u></p> <p>WKA 2</p> <p>Anflugverfahren Eine geplante Windkraftanlage am Standort 2 mit seiner beispielhaft berechneten Höhe von 250,00 m ü. NN (250,00 m ü. Grund) würde eine Anhebung der Hindernisfreihöhen OCA(H) für folgendes per Durchführungsverordnung (DVO) festgelegte und veröffentlichte Anflugverfahren nach Instrumentenflugregeln am Verkehrslandeplatz Wilhelmshaven verursachen:</p> <p>LNAV Landebahn 02: Luftfahrzeugkategorien A und B von derzeit 400 (390) Fuß auf dann 890 (880) Fuß. LNAV/VNAV Landebahn 02: Luftfahrzeugkategorie A von derzeit 285 (272) Fuß auf dann 855 (842) Fuß. LNAV/VNAV Landebahn 02: Luftfahrzeugkategorie B von derzeit 295 (282) Fuß auf dann 858 (845) Fuß.</p> <p>Da es sich beim LNAV/VNAV-Verfahren um ein Instrumentenanflugverfahren mit vertikaler Führung (3D-Anflug) handelt, kann hier kein Zwischensinkflugfix mit Höhenkontrolle eingefügt werden. Das Verfahren würde durch die Windkraftanlage faktisch unbenutzbar werden.</p>	
---	--

<p>Die Windkraftanlage befindet sich auch im Fehlanflugbereich der Instrumentenanflugverfahren auf Landebahn 20. Eine geplante Windkraftanlage am Standort 2 mit seiner beispielhaft berechneten Höhe von 250,00 m ü. NN (250,00 m ü. Grund) würde eine Anhebung der Hindernisfreihöhen OCA(H) für folgende weitere per Durchführungsverordnung (DVO) festgelegten und veröffentlichten Anflugverfahren nach Instrumentenflugregeln am Verkehrslandeplatz Wilhelmshaven verursachen:</p> <p>LNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie A von derzeit 380 (360) Fuß auf dann 400 (380) Fuß. LNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie B von derzeit 380 (360) Fuß auf dann 420 (410) Fuß. LNAV/VNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie A von derzeit 269 (250) Fuß auf dann 305 (286) Fuß. LNAV/VNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie B von derzeit 269 (250) Fuß auf dann 315 (296) Fuß.</p> <p>Diese Anhebungen stellen eine Verschlechterung der Anfliegbarkeit des Verkehrslandeplatzes Wilhelmshaven in die Hauptanflugrichtung dar.</p> <p>Abflugverfahren Gemäß ICAO-Doc. 8168 Vol. II (PANS-OPS) durchdringt die geplante Windkraftanlage am Standort 2 mit seiner beispielhaft berechneten Höhe von 250,00 m ü. NN (250,00 m ü. Grund) die für den Mindeststeigfluggradienten (PDG) relevante Obstacle Identification Surface (OIS) für gekurvte Instrumentenabflüge in Richtung 20 um 70 m.</p> <p>Daher müsste ein erhöhter hindernisbedingter PDG von 4,4 % (270 Fuß pro nautischer Meile) bis zum Passieren von 1000 Fuß MSL in der DVO etabliert werden.</p> <p>Die negativen Auswirkungen auf die Instrumenten-An- und -Abflugverfahren würden von der DFS in einer gutachtlichen Stellungnahme im Genehmigungsverfahren nicht akzeptiert werden.</p> <p><u>Fazit: Die maximal mögliche Hindernishöhe an diesem Standort beträgt 159,00 m ü. NN.</u></p>	
--	--

<p>WKA 3</p> <p>Anflugverfahren Eine geplante Windkraftanlage am Standort 3 mit seiner beispielhaft berechneten Höhe von 250,00 m ü. NN (250,00 m ü. Grund) würde eine Anhebung der Hindernisfreihöhen OCA(H) für folgendes per Durchführungsverordnung (DVO) festgelegte und veröffentlichte Anflugverfahren nach Instrumentenflugregeln am Verkehrslandeplatz Wilhelmshaven verursachen:</p> <p>LNAV Landebahn 02: Luftfahrzeugkategorien A und B von derzeit 400 (390) Fuß auf dann 840 (830) Fuß.</p> <p>Die Windkraftanlage befindet sich auch im Fehlanflugbereich der Instrumentenanflugverfahren auf Landebahn 20. Eine geplante Windkraftanlage am Standort 3 mit seiner beispielhaft berechneten Höhe von 250,00 m ü. NN (250,00 m ü. Grund) würde eine Anhebung der Hindernisfreihöhen OCA(H) für folgende per Durchführungsverordnung (DVO) festgelegten und veröffentlichten Anflugverfahren nach Instrumentenflugregeln am Verkehrslandeplatz Wilhelmshaven verursachen:</p> <p>LNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie B von derzeit 380 (360) Fuß auf dann 400 (380) Fuß. LNAV/VNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie A von derzeit 269 (250) Fuß auf dann 286 (267) Fuß. LNAV/VNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie B von derzeit 269 (250) Fuß auf dann 296 (277) Fuß.</p> <p>Diese Anhebungen stellen eine Verschlechterung der Anfliegbarkeit des Verkehrslandeplatzes Wilhelmshaven in die Hauptanflugrichtung dar.</p> <p>Abflugverfahren Gemäß ICAO-Doc. 8168 Vol. II (PANS-OPS) durchdringt die geplante Windkraftanlage am Standort 3 mit seiner beispielhaft berechneten Höhe von 250,00 m ü. NN (250,00 m ü. Grund) die für den Mindeststeigfluggradienten (PDG) relevante Obstacle Identification Surface (OIS) für gekurvte Instrumentenabflüge in Richtung 20 um 61,50 m.</p> <p>Daher müsste ein erhöhter hindernisbedingter PDG von 4.2 % (260 Fuß pro nautischer Meile) bis zum Passieren von 1000 Fuß MSL in der DVO etabliert werden.</p>	
---	--

<p>Die negativen Auswirkungen auf die Instrumenten-An- und -Abflugverfahren würden von der DFS in einer gutachtlichen Stellungnahme im Genehmigungsverfahren nicht akzeptiert werden.</p> <p><u>Fazit: Die maximal mögliche Hindernishöhe an diesem Standort beträgt 171,00 m ü. NN.</u></p> <p>WKA 4</p> <p>Anflugverfahren Die Windkraftanlage befindet sich im Fehlanflugbereich der Instrumentenanflugverfahren auf Landebahn 20. Eine geplante Windkraftanlage am Standort 4 mit seiner beispielhaft berechneten Höhe von 250,00 m ü. NN (250,00 m ü. Grund) würde eine Anhebung der Hindernisfreihöhen OCA(H) für folgendes per Durchführungsverordnung (DVO) festgelegte und veröffentlichte Anflugverfahren nach Instrumentenflugregeln am Verkehrslandeplatz Wilhelmshaven verursachen:</p> <p>LNAV/VNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie A von derzeit 269 (250) Fuß auf dann 270 (251) Fuß. LNAV/VNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie B von derzeit 269 (250) Fuß auf dann 280 (261) Fuß.</p> <p>Diese Anhebungen stellen eine Verschlechterung der Anfliegbarkeit des Verkehrslandeplatzes Wilhelmshaven in die Hauptanflugrichtung dar.</p> <p>Abflugverfahren Gemäß ICAO-Doc. 8168 Vol. II (PANS-OPS) durchdringt die geplante Windkraftanlage am Standort 4 mit seiner beispielhaft berechneten Höhe von 250,00 m ü. NN (250,00 m ü. Grund) die für den Mindeststeigfluggradienten (PDG) relevante Obstacle Identification Surface (OIS) für gekurvte Instrumentenabflüge in Richtung 20 um 55,50 m.</p> <p>Daher müsste ein erhöhter hindernisbedingter PDG von 4.1 % (250 Fuß pro nautischer Meile) bis zum Passieren von 1100 Fuß MSL in der DVO etabliert werden.</p>	
---	--

<p>Die negativen Auswirkungen auf die Instrumenten-An- und -Abflugverfahren würden von der DFS in einer gutachtlichen Stellungnahme im Genehmigungsverfahren nicht akzeptiert werden.</p> <p><u>Fazit: Die maximal mögliche Hindernishöhe an diesem Standort beträgt 178,00 m ü. NN.</u></p> <p>WKA 5</p> <p>Anflugverfahren Die Windkraftanlage befindet sich im Fehlanflugbereich der Instrumentenanflugverfahren auf Landebahn 20. Eine geplante Windkraftanlage am Standort 5 mit seiner beispielhaft berechneten Höhe von 250,00 m ü. NN (250,00 m ü. Grund) würde eine Anhebung der Hindernisfreihöhen OCA(H) für folgende per Durchführungsverordnung (DVO) festgelegten und veröffentlichten Anflugverfahren nach Instrumentenflugregeln am Verkehrslandeplatz Wilhelmshaven verursachen:</p> <p>LNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie B von derzeit 380 (360) Fuß auf dann 400 (380) Fuß. LNAV/VNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie A von derzeit 269 (250) Fuß auf dann 284 (265) Fuß. LNAV/VNAV Landebahn 20: Luftfahrzeugkategorie B von derzeit 269 (250) Fuß auf dann 294 (275) Fuß.</p> <p>Diese Anhebungen stellen eine Verschlechterung der Anfliegbarkeit des Verkehrslandeplatzes Wilhelmshaven in die Hauptanflugrichtung dar.</p> <p>Die negativen Auswirkungen auf die Instrumenten-An- und -Abflugverfahren würden von der DFS in einer gutachtlichen Stellungnahme im Genehmigungsverfahren nicht akzeptiert werden.</p> <p><u>Fazit: Die maximal mögliche Hindernishöhe an diesem Standort beträgt 239,00 m ü. NN.</u></p>	
<p><u>Stellungnahme vom 16.06.2021</u> Unsere Stellungnahme V202001601 vom 27.07.2020 gilt weiterhin.</p>	
<p>Stellungnahme vom 27.07.2020</p>	

Nr.	Breite [° ' "]	Länge [° ' "]	Geländehöhe [m]	Höhe ü. Gnd. [m]	TOP-Höhe [m]
1	53 26 01	8 01 59			2000,0000

Durch die oben aufgeführte Planung werden Belange der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bezüglich §18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) nicht berührt. Es werden daher unsererseits weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht. Bei der Beurteilung des Vorhabens bezüglich der Betroffenheit von Anlagen der DFS wurden die oben angegebenen Koordinaten berücksichtigt. Die Koordinaten wurden von uns aus den vorgelegten Unterlagen ermittelt. Diese Beurteilung beruht auf den Anlagenstandorten und -schutzbereichen Stand Juli 2020.

Momentan beabsichtigen wir im Plangebiet keine Änderungen, diese sind jedoch aufgrund betrieblicher Anforderungen nicht auszuschließen. Wir empfehlen daher, Windenergievorhaben grundsätzlich bei der zuständigen Luftfahrtbehörde zur Prüfung gem. §18 LuftVG einzureichen. Windenergieanlagen, die eine Bauhöhe von 100 m über Grund überschreiten, bedürfen gemäß § 14 LuftVG der luftrechtlichen Zustimmung durch die Luftfahrtbehörde. Art und Umfang der Tag- und Nachtkennzeichnung wird im Rahmen des Genehmigungsverfahrens von der Luftfahrtbehörde festgelegt.

Von dieser Stellungnahme bleiben die Aufgaben der Länder gemäß § 31 LuftVG unberührt.

Wir haben das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) von unserer Stellungnahme informiert. Hinweis: Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung stellt unter dem nachfolgenden Link eine interaktive Karte mit den aktuell gültigen Anlagenschutzbereichen gem. §18a LuftVG zur Verfügung.
http://www.baf.bund.de/DE/Themen/Flugsicherungstechnik/Anlagenschutz/anlagenschutz_node.html

<p>JadeWeser Airport GmbH Flugplatz 1 26452 Sande</p>	
<p>Im Namen des Geschäftsführers des JadeWeser Airports, Herrn Frank Schnieder, nehme ich zu der oben genannten Repowering Maßnahme wie folgt Stellung:</p> <p>Wir lehnen die Baumaßnahme vollumfänglich ab.</p> <p><u>Begründung:</u> Der Verkehrslandeplatz Wilhelmshaven verfügt über mehrere An- und Abflugverfahren nach Sicht- und Instrumentenregeln. Einige Verfahren würden durch die Windkraftanlagen faktisch unbenutzbar werden. Die Anflugminima erhöhen sich von 285 Fuß auf 885 Fuß. Damit wäre der Verkehrslandeplatz während der allermeisten Winterzeiten nicht mehr nach Instrumentenregeln anfliegbar. Abflugverfahren mit Luftfahrzeugen geringer Leistung sind nicht sehr sicher durchführbar. An- und Abflugverfahren nach Sichtflugregeln sind durch die neuen WKA 2 NM (nautischen Meilen) südlich der Platzrunde ist fast gleicher Höhe erheblich behindert / gefährdet. Die Platzrundenhöhe müsste entsprechend erhöht werden und ist bei Wetter mit geringer Wolkenuntergrenze nicht mehr fliegbar.</p> <p>Diese Anhebungen der Minima stellen eine erhebliche Verschlechterung der Anfliegbarkeit des Verkehrslandeplatzes Wilhelmshaven in die Hauptanflugrichtung dar.</p> <p>Die negativen Auswirkungen auf die Flugsicherheit der An- und -Abflugverfahren werden von uns nicht akzeptiert.</p>	<p>Der Anregung wird dahingehend gefolgt, dass eine umfassende Abstimmung mit den relevanten TÖB, die mit der Luftfahrt und dem Flugplatz Wilhelmshaven JadeWeserAirport zu tun haben stattfindet. Die Ergebnisse dieser Abstimmung werden im Rahmen des BImSch-Antrages und des zugehörigen Verfahrens Berücksichtigung finden. Erste Gespräche und weitergehende Untersuchungen haben bereits stattgefunden und es zeigt sich, dass offenbar Anlagenhöhen von 150 m bis 200 m an den fünf Standorten denkbar sind. Eine abschließende Klärung der möglichen Bauhöhen an den fünf Standorten steht heute noch nicht fest. Die Gemeinde hat sich daher dazu entschlossen, den Bebauungsplan als Angebotsbebauungsplan fortzusetzen und an allen Standorten eine maximale Höhe von 200 m im Bebauungsplan zuzulassen. Die exakte Höhe ergibt sich endgültig erst, nach finaler Abstimmung der TÖB in Bezug auf die Luftfahrt. Die Umstellung des Verfahrens zieht eine erneute Beteiligung gem. § 3 (2) und § 4 (2) BauGB nach sich.</p>

<p>Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat Infra I3 Fontainengraben 200 53123 Bonn</p>	
<p>In diesem Verfahren haben Sie mich bereits mit Ihrem Schreiben vom 21. Juli 2020 (Bezug 1) beteiligt.</p> <p>Hierzu habe ich mit meinem Schreiben vom 22. Juli 2020 (Bezug 2) bereits Stellung genommen.</p> <p>Ich gebe nunmehr, bei gleichbleibender Sach- und Rechtslage, folgende ergänzende Stellungnahme ab:</p> <p>Durch das Vorhaben 2. Änderung des BBP Nr. 57 „Windenergieanlagenpark Hiddels“ der Gemeinde Bockhorn werden Belange der Bundeswehr berührt und beeinträchtigt.</p> <p>Die Bundeswehr unterstützt den Ausbau erneuerbarer Energien, soweit militärische Belange dem nicht entgegenstehen.</p> <p>Windenergieanlagen können grundsätzlich militärische Interessen, zum Beispiel militärische Richtfunkstrecken oder den militärischen Luftverkehr, berühren oder beeinträchtigen.</p> <p>Gemäß der Begründung zur 2. Änderung des BBP Nr. 57 vom 9. März 2021 in Verbindung mit dem signaturtechnischen Gutachten-Nr.: TEYYX-334/20 der Firma Airbus Defence and Space GmbH vom 29. Oktober 2020 sind in dem Gebiet des BBP Nr. 57 fünf Windenergieanlagen (WEA) vom Typ Vestas V150 mit einer Nabenhöhe von 125 m über Grund und einer Gesamtbauwerkshöhe von 200 m über Grund geplant. Gleichzeitig sollen elf WEA verschiedener Bauarten rückgebaut werden.</p> <p>Die WEA vom Typ Vestas VISO sollen in einer Entfernung von 0,247 km zur LVR-Anlage BROCKZETEL errichtet werden.</p> <p>Das bedeutet, dass die beantragten WEA mit ihren dämpfungs- und verschattungswirksamen Anteilen (Turm, Gondel, Rotorblattwurzel- etwa unteres Drittel des Rotorblatts) sowie den restlichen Teilen des Rotors bis rund 134 m in den Erfassungsbereich der LVR-Anlage BROCKZETEL hineinragen.</p>	

<p>men, so ist das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr erneut zu beteiligen. Es könnte dann in dem Verfahren zu weiteren oder anderen Auflagen, bis hin zu Ablehnungen von WEA kommen.</p> <p>Bei Einhaltung der o.a. Parameter stimme ich der 2. Änderung des BBP Nr. 57 „Windenergieanlagenpark Hiddels“ aus militärischer Sicht zu.</p> <p>Ich bitte Sie mich auf jeden Fall im weiteren Verfahren zu beteiligen. Hierzu bitte, zur Verfahrensvereinfachung, um Angabe meiner o.a. Bearbeitungsnummer.</p>	<p>Der Hinweise zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Niedersächsischer Heimatbund e. V. Rottenburger Straße 21 30659 Hannover</p>	
<p>Nach Rücksprache mit unseren Mitarbeitern teilen wir Ihnen in unserer Eigenschaft als eine naturschutzrechtlich anerkannten Naturschutzvereinigung mit, dass wir unsere Stellungnahme vom 12.8.2020 aufrechterhalten und um folgende Hinweise und Empfehlungen ergänzen.</p> <p><u>Bodenbelastung</u> Die oberirdischen Probleme und Auswirkungen des Aufbaus neuer und bedeutend höherer WEA (Schattenwurf, Schallemissionen, Veränderungen des Landschaftsbildes, Abstände zu Siedlungsbereichen) wurden von den unmittelbar Betroffenen in Eingaben dargestellt und beanstandet, von den beauftragten Planern diskutiert und entgegen unserer Ansicht als nicht relevant eingestuft. Die Bodenbelastung, die unterirdischen Auswirkungen und die Versiegelung und Verbauung sowie die Verdichtung der Bodenschichten, heute durch die vorhandenen elf WEA sowie zukünftig durch die geplanten fünf „Ersatz“-WEA, werden demgegenüber, wenn überhaupt, nur unerheblich behandelt, ebenso die Zeitplanung.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Besagte Stellungnahme wurde bereits abgewogen.</p> <p>Den Bedenken wird nicht gefolgt. Die benannten Auswirkungen (Schattenwurf, Schallemissionen, Veränderungen des Landschaftsbildes, Abstände zu Siedlungsbereichen) bzw. Einwände wurden mitnichten als „nicht relevant“ eingestuft: Für die Prognose der Belastung der Anwohner durch Schall- und Schattenwurf wurden jeweils Fachgutachten erstellt und im Ergebnis festgehalten, dass im nachfolgenden Genehmigungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz voraussichtlich Abschaltungen durch eine Regelungstechnik beauftragt werden müssen, um den Schattenwurf zu reduzieren. Auf der Ebene dieses B-Planes steht der Anlagentyp noch nicht fest. Das bedeutet, dass die Vorhabenträger im Genehmigungsverfahren ggf. erneut Fachgutachten in Auftrag geben und beibringen müssen, sodass sichergestellt wird, dass die zulässigen Orientierungs- und Richtwerte nachweislich eingehalten werden.</p> <p>Die Veränderungen des Landschaftsbildes wurden ebenfalls der Rechtslage entsprechend beurteilt. Demnach ist eine Kompensation auf Ebene eines B-Planes juristisch nicht begründbar. Aufgrund der angestrebten pragmatischen Lösung werden trotzdem umfangreiche Kompensationsmaßnahmen fortgeführt, was aus ökologischer Sicht sehr zu begrüßen ist.</p>

<p>Die Entfernung der oberirdischen Teile der vorhandenen elf WEA ist durch Verkauf bzw. Recyceln weitgehend geregelt und technische Praxis. Zum Verbleib der unterirdischen Teile wird jedoch lapidar erklärt, dass diese komplett entfernt werden. Wie und in welchem Zeitraum das erfolgen soll, wird nicht dargelegt. Die Rückbauelemente der alten WEA können nur teilweise für eine materielle Wiederverwendung recycelt werden; ein großer Teil ist teilweise kontaminierter Sondermüll und muss endgelagert werden. Das bautechnische Vorgehen beim Rückbau der WEA-Elemente im Boden wird nicht beschrieben, womöglich muss der Betonkörper durch Sprengung abbaubar gemacht werden. Abgebaut werden müssen auch die durch den Bau im Boden abgelagerten, ggf. toxischen Bestandteile. Ebenso müssen die, für schwere Baumaschinen und Fahrzeuge hergerichteten, Fahr- und Standflächen bis zum gewachsenen Grund abgetragen und mit unbelastetem Erdreich aufgefüllt werden. Die zu bewegenden Mengen von Rückbaumaterial der elf WEA und deren Infrastruktur wäre immens und würde den Zeitrahmen des Rückbaus erheblich ausdehnen.</p>	<p>Hinsichtlich der Abstände zu Wohnnutzungen wurden im Nachgang zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren einige Anlagenstandorte so verschoben, dass nun alle geplanten Anlagenstandorte den Mindestabstand von 600 m zu Wohnnutzungen einhalten.</p> <p>Auch der Auffassung, die Bodenbelastung, Versiegelung und Verdichtung etc. sei nur unerheblich behandelt, kann nicht gefolgt werden. Durch die vorliegenden Fachgutachten ist bekannt, dass die vorliegenden Böden verdichtungsempfindlich sind und stellenweise mit sulfatsaurem Material und Torfschichten gerechnet werden muss. Daher wird bereits auf Ebene des B-Planes, über eine bodenkundliche Baubegleitung hinaus, zusätzlich ein umfassendes, vorsorgendes Bodenschutzkonzept gefordert. Dieses ist für das nachfolgende Genehmigungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz zu erarbeiten und beizubringen. Einen Eindruck der Inhalte vermittelt Kapitel 5.3.6 der Unterlage „Bodenschutz“. Die Umsetzung des Bodenschutzkonzeptes ist durch die bodenkundliche Baubegleitung zu überwachen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Details zum Rückbau der Altanlagen werden im Durchführungsvertrag (zum Vorhabenbezogenem Bebauungsplan) geregelt. Demnach erfolgt der Rückbau der Fundamente ab Unterkante des Fundamentes. Pfähle der Tiefgründungen verbleiben im Boden. Nach dem Nds. Windenergieerlass (2020, Entwurf) können im Einzelfall insbesondere Bodenschutzaspekte dafürsprechen, dass Pfahlgründungen beim Rückbau im Boden verbleiben können. Der LK Friesland teilt diese Einschätzung. Der Rückbau ist lt. Durchführungsvertrag innerhalb einer Jahresfrist nach Betriebseinstellung vorzunehmen.</p> <p>Betonfundamente werden i.d.R. mit Bagger und Abbruchhammer zerkleinert und in Stücken entnommen. Eine Sprengung ist dafür nicht erforderlich. Die bodenkundliche Baubegleitung bezieht sich auch auf die Rückbauarbeiten und trägt dafür Sorge, dass ggf. vorhandene Ablagerungen kontrolliert und b. B. entnommen werden.</p> <p>Die Hinweise zum Rückbau der im Text benannten „Fahr- und Standstreifen“, d.h. Zuwegungen als auch Kranstellflächen der Altanlagen, sind korrekt. Der fachgerechte Rückbau dieser Flächen und sowie eine schichtweise, standortgerechte Wiederverfüllung sind im Rahmen des Boden-</p>
--	--

<p>Hinzu kommt, dass der zeitliche Ablauf des „Repowering“ die Abschaltung und den Rückbau der Altanlagen erst nach der Inbetriebnahme der neuen WEA vorsieht, damit die Stromproduktion durch den Windpark Hiddes nicht unterbrochen wird. Diese stellen in der gesamten Bockhorner Windenergieproduktion knapp 50% dar. Es ist anzunehmen, dass während des Aufbaus der fünf größeren WEA zwischen die im Betrieb befindlichen elf WEA – dann sind es zeitweilig 16 Anlagen – der Betrieb der Altanlagen nicht vollständig ruhen soll. Die Energieausbeute wird jedoch noch weiter als bisher durch Schwachwind oder Abschaltungen reduziert. So wird der ökonomische Erfolg des „Windenergieanlagenparks Hiddes“ für die gesamte Umbauphase in Frage gestellt.</p> <p><u>Zeitlicher Ablauf</u> Die Zeitdauer des Aufbaus und Rückbaus spielt also für den bautechnischen und ökonomischen Erfolg des „Repowering“ eine entscheidende Rolle. Das Augenmerk nur fokussiert auf potentiell höhere Energieausbeute mit den fünf Neuanlagen ignoriert die voraussichtlich sehr lange Umbauphase und ihre ökonomische Auswirkung sowie ebenso lange Belastung der Bockhorner Infrastruktur (Material- und Teiletransport). Nicht nur diese wird übermäßig belastet, sondern auch ökologisch sind lange andauernde Belastungen zu erwarten. Die Bodenregeneration kann erst nach vollständigem Abschluss des Umbaus beginnen und wird durch den Bau der Neuanlagen und deren später ebenfalls erforderlichen Rückbau in eine ferne Zukunft ausgedehnt.</p>	<p>schutzkonzeptes zu erarbeiten bzw. vorzubereiten und durch die bodenkundliche Baubegleitung zu überwachen. Das Bodenschutzkonzept ist für das nachfolgende Genehmigungsverfahren beizubringen.</p> <p>Rückgebaut werden zwar 11 Altanlagen; diese sind jedoch nur halb so hoch wie die Repoweringanlagen. Schotterauflagen und Unterbau bei Kranstellflächen und Zuwegungen waren zudem nicht in einem Maße erforderlich wie für die Repoweringanlagen, da die Achslasten geringer waren. Der Vorhabenträger hat sich im Durchführungsvertrag mit der Gemeinde Bockhorn verpflichtet, innerhalb einer Jahresfrist nach Betriebseinstellung den Rückbau durchzuführen. Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Regelungen zur Einstellung des Betriebes und Rückbau der Altanlagen nach Inbetriebnahme der Repoweringanlagen sind gerade aus dem Grund getroffen worden, die ökonomischen Verluste möglichst gering zu halten. Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Durch den gestaffelten Bauablauf (Aufbau der Repoweringanlagen, Rückbau der Altanlagen und deren Verkehrsflächen) verlängert sich insgesamt die Bauphase. Der Hinweis ist korrekt. Die daraus resultierende zusätzliche Belastung der Bockhorner Infrastruktur durch den Bauverkehr wird jedoch als gering eingeschätzt. Denn insgesamt wird sich die Zahl der Transporte dadurch nicht erhöhen; zudem erfolgt die Zufahrt über die A29 und die Wilhelmshavener Straße, welche sichtbar entlang der höhergelegenen Autobahn verläuft. Gleichwohl wird der Bauverkehr von wenigen randlich gelegenen Wohnnutzungen in den Ortslagen Driefel, Steinhausen (Entfernung regelmäßig >1 km) und Blauhand sichtbar sein.</p> <p>Der gestaffelte Bauablauf bedeutet einerseits eine Verlängerung der Bauphase - der Hinweis ist insofern korrekt -, andererseits aber auch eine geringere Störungsintensität. Auch eine verlängerte Bauphase stellt eine zeitlich begrenzte Beeinträchtigung dar und ist insofern nicht als erheblich einzustufen. Weiterhin gelten die im Umweltbericht formulierten Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Umweltauswirkungen ebenso für die Rückbaumaßnahmen.</p>
--	---

<p><u>Fazit</u> Zieht man die zuvor aufgeführten Sachverhalte in Betracht, so fällt die Umweltbilanz für das Repowering eher negativ aus, besonders mit Blick auf die erhebliche technische Überprägung der ländlichen Kulturlandschaft durch die WEA und des Artenschutzes. Die von den Planern vorgesehenen ökologischen Kompensationsmaßnahmen – Eins-zu-Eins-Umsetzung wertvoller Lebensformen – vor Baubeginn sind unter dem Zeitaspekt zu bewerten und stellen sich so als wenig realistisch dar.</p>	<p>Der Hinweis zur Bodenregeneration ist korrekt. Durch das vorsorgende Bodenschutzkonzept sowie die bodenkundliche Baubegleitung werden Beeinträchtigungen soweit als möglich vermieden bzw. verringert. Der später erforderliche Rückbau der Repoweringanlagen am Ende der Betriebsphase findet nach den dann gelten Vorschriften und Regelungen statt. Vor dem Hintergrund des Erfahrungs- und Kenntnissgewinns werden zukünftige fachliche und technische Möglichkeiten zum Einsatz kommen.</p> <p>Das Land Niedersachsen verfolgt das Ziel, schrittweise auf 100 % erneuerbare Energien umzustellen. Ziel der Energiewende ist es gerade, die von der Energieversorgung verursachten ökologischen und gesellschaftlichen Probleme auf ein Mindestmaß zu verringern (Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, 06.07.2021). Das Repowering kommt zudem den aktuellen Vorgaben der Landesraumplanung (LROP 2017, Entwurf 2020) als auch der regionalen Raumplanung (RROP des LK Friesland, 2020) nach. Die Belange des Umweltschutzes und des Artenschutzes wurden ausführlich behandelt; erforderliche Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von erheblichen Beeinträchtigungen sowie zur Kompensation wurden festgelegt. Gleichwohl verbleibt im Hinblick auf die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes stets ein Kompensationsdefizit, denn Eingriffe in das Landschaftsbild sind weder durch Ausgleichs- noch durch Ersatzmaßnahmen kompensierbar (Nds. Windenergieerlass 2016). Doch gerade das geplante Repowering stellt einen Ausbau der regenerativen Energieerzeugung mit gleichzeitig vergleichsweise geringen Beeinträchtigungen der Kulturlandschaft dar, denn dieser Windenergiestandort besteht einerseits schon seit vielen Jahren und konzentriert andererseits effektiv die Windenergieerzeugung auf wenig Fläche. Insofern sind die Bedenken nicht nachvollziehbar und ihnen wird nicht gefolgt. Die fortgeführten Kompensationsmaßnahmen weisen einen Umfang auf, der auch einen Zeitaspekt sicher abdeckt. Weiterhin müssen sich diese Maßnahmen bzw. ihre Entwicklungsziele nicht erst aufbauen. Mit ca. 22,64 ha Maßnahmenfläche besteht eine deutliche Überkompensation. Den Bedenken wird insofern gefolgt, als dass eine Überprüfung der Maßnahmenflächen angezeigt ist (Ergänzung im Umweltbericht).</p>
---	---

<p>Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband Georgstraße 4 26919 Brake</p>	
<p>Mit Schreiben vom 30. Juli 2020 – AP-LW-AWN – 07/R6/20/Hö - haben wir zu der o. g. Bauleitplanung Stellung genommen.</p> <p>Diese Stellungnahme wird in vollem Umfang weiterhin aufrechterhalten.</p>	<p>Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurden keine Anregungen in der Stellungnahme vorgebracht.</p>
<p>EWE Netz GmbH Neue Straße 23 26316 Varel</p>	
<p>Vielen Dank für die Beteiligung unseres Hauses als Träger öffentlicher Belange.</p> <p>Im Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befinden sich Versorgungsleitungen und/oder Anlagen der EWE NETZ GmbH.</p> <p>Diese Leitungen und Anlagen sind in ihren Trassen (Lage) und Standorten (Bestand) grundsätzlich zu erhalten und dürfen weder beschädigt, überbaut, überpflanzt oder anderweitig gefährdet werden. Bitte stellen Sie sicher, dass diese Leitungen und Anlagen durch Ihr Vorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt werden.</p> <p>Sollte sich durch Ihr Vorhaben die Notwendigkeit einer Anpassung unserer Anlagen, wie z.B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderem Ort (Versetzung) oder anderer Betriebsarbeiten ergeben, sollen dafür die gesetzlichen Vorgaben und die anerkannten Regeln der Technik gelten. Gleiches gilt auch für die gegebenenfalls notwendige Erschließung des Plangebietes mit Versorgungsleitungen und Anlagen durch EWE NETZ. Bitte planen Sie in diesem Fall Versorgungstreifen bzw. -korridore gemäß DIN 1998 (von min. 2,2 m für die Erschließung mit Telekommunikationslinien, Elektrizitäts- und Gasversorgungsleitungen) sowie die Bereitstellung notwendiger Stationsstellplätze mit ein.</p> <p>Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger vollständig zu tragen und der EWE NETZ GmbH zu erstatten, es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostentragung vertraglich geregelt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.</p>

<p>Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen.</p> <p>Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen. Dies gilt auch für den Fall der Erschließung des Plangebietes mit Versorgungsleitungen durch EWE NETZ, denn hierfür sind beispielsweise Lage und Nutzung der Versorgungsleitung und die sich daraus ableitenden wirtschaftlichen Bedingungen wesentliche Faktoren.</p> <p>Unsere Netze werden täglich weiterentwickelt und verändern sich dabei. Dies kann im betreffenden Planbereich über die Laufzeit Ihres Verfahrens/Vorhabens zu Veränderungen im zu berücksichtigenden Leitungs- und Anlagenbestand führen. Wir freuen uns Ihnen eine stets aktuelle Anlagenauskunft über unser modernes Verfahren der Planauskunft zur Verfügung stellen zu können - damit es nicht zu Entscheidungen auf Grundlage veralteten Planwerkes kommt. Bitte informieren Sie sich deshalb gern jederzeit über die genaue Art und Lage unserer zu berücksichtigenden Anlagen über unsere Internetseite: https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen.</p> <p>Zur effizienten Bearbeitung von Anfragen und Stellungnahmen bauen wir unsere elektronischen Schnittstellen kontinuierlich aus.</p> <p>Bitte schicken Sie uns Ihre Anfragen und Mitteilungen zukünftig an unser Postfach info@ewe-netz.de.</p> <p>Haben Sie weitere Fragen? Sie erreichen Ihren Ansprechpartner Astrid Lübben unter der folgenden Rufnummer: 04451-8032334.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Bitte wird entsprochen.</p>
<p>Avacon Netz GmbH Watenstedter Weg 75 38229 Salzgitter</p>	
<p>Gern beantworten wir Ihre Anfrage. Die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 57 in der Gemeinde Bockhorn befindet sich innerhalb des Leitungsschutzbereiches unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung „Varel-Roffhausen“, LH-14-020 (Mast 027-032).</p> <p>Bei Einhaltung der im Anhang aufgeführten Hinweise haben wir gegen das im Betreff genannte Vorhaben keine weiteren Einwände oder Bedenken. Änderungen der uns vorliegenden Planung bedürfen einer erneuten Prüfung. Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.</p>	<p>Die Hinweise werden berücksichtigt.</p>

<p>Die Sicherheitsabstände zu unserer sich im Anfragebereich befindlichen 110-kV-Hochspannungsfreileitung „Varel-Roffhausen“, LH-14-020 (Mast 027-032) werden durch die DIN EN 50341-1 (VDE 0210-1) und DIN VDE 02010-2-4 (VDE 0210-2-4) geregelt.</p> <p>Arbeiten und geplante Bebauungen innerhalb des Leitungsschutzbereiches sind grundsätzlich im Detail mit uns abzustimmen. Innerhalb des Leitungsschutzbereiches sind die zulässigen Arbeits- und Bauhöhen begrenzt.</p> <p>Die Breite des Leitungsschutzbereiches beträgt bis zu 60,00 m, d. h. je 30,00 m von der Leitungssachse (Verbindungsline der Mastmitten) senkrecht nach beiden Seiten gemessen.</p> <p>Die Lage der 110-kV-Hochspannungsfreileitung entnehmen Sie bitte dem beigefügten Übersichtsplan. Der spannungsabhängige Sicherheitsabstand der Hochspannungsfreileitungen (Abstand bei Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender Teile) beträgt in diesem Fall 5,00 m.</p> <p>Der Sicherheitsabstand zu den Leiterseilen muss jederzeit, auch bei Witterungseinflüssen wie Wind, eingehalten werden und darf keinesfalls unterschritten werden, da sonst Lebensgefahr besteht.</p> <p>Zwischen der jeweiligen Turmachse der Windenergieanlagen und dem äußeren ruhenden Leiter unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung ist ein Mindestabstand gefordert der sich wie folgt berechnet:</p> $\alpha_{WEA} = 0,5 \times D_{WEA} + \alpha_{Raum} + \alpha_{LTG}$ <p>Dabei ist zu prüfen, ob sich unsere 110-kV-Hochspannungsfreileitung im Bereich der Nachlaufströmung der Windenergieanlagen befindet. Die Kosten für die Erstellung dieses Gutachtens sind durch den Verursacher zu tragen.</p> <p>Befindet sich unsere 110-kV-Hochspannungsfreileitung im Bereich der Nachlaufströmung, ist die Leitung nachträglich auf Kosten des Verursachers mit einem Schwingungsschutz auszurüsten. Auf schwingungsdämpfende Maßnahmen kann verzichtet werden, wenn sich unsere 110-kV-Hochspannungsfreileitung nicht im Bereich der Nachlaufströmung der Windenergieanlagen befinden.</p>	
--	--

<p>Bitte berücksichtigen Sie bei Ihrer weiteren Planung, dass unter bestimmten klimatischen Bedingungen das Risiko eines Eisansatzes an den Rotorblättern und einem damit verbundenen Eisabwurf besteht. Unter bestimmten Wind- und Witterungsverhältnissen ist eine Gefährdung unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitungsanlagen durch Eisabwurf nicht auszuschließen.</p> <p>Bei einer Änderung der Flurstücke (Teilungen, Zusammenlegungen o. Ä.) sind alle Rechte des alten Bestandes auf den neuen Bestand zu übernehmen. Dies trifft für alle Flurstücke zu, die sich im Leitungsschutzbereich unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung befinden. Für die betroffenen Grundstücke ist eine neue Dienstbarkeit nach aktuellem Stand abzuschließen.</p> <p>Abgrabungen an den Maststandorten dürfen nicht vorgenommen werden. Sollten innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 10,00 m um einen Maststandort Abgrabungsarbeiten erforderlich werden, so sind diese mit uns im Detail abzustimmen.</p> <p>Die Maststandorte müssen für Unterhaltungsmaßnahmen zu jeder Zeit, auch mit schwerem Gerät wie z.B. Lastkraftwagen oder Kran, zugänglich sein.</p> <p>Zur Oberfläche neu geplanter Straßen und Verkehrswege müssen die Sicherheitsabstände, gemäß DIN EN 50341-1, im Freileitungsbereich gewährleistet sein.</p> <p>Bäume mit einer großen Endwuchshöhe dürfen innerhalb des Leitungsschutzbereiches nicht angepflanzt werden, da andernfalls die Einhaltung der Sicherheitsabstände in kürzester Zeit nicht mehr gewährleistet ist.</p> <p>Empfehlenswert sind standortgerechte Wildgehölze wie Büsche und Sträucher bis zur Kategorie Großsträucher, die mit geringer Wuchshöhe einen dauerhaft ausreichenden Abstand zu den Leiterseilen einhalten.</p> <p>Sollte eine Freischaltung unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung für Arbeiten innerhalb des Leitungsschutzbereiches erforderlich sein, berücksichtigen Sie bitte, dass eine Freischaltung nicht immer möglich ist. Eine benötigte Freischaltung ist mit einer Vorlaufzeit von mindestens vier Wochen vor dem gewünschten Freischalttermin von uns auf Durchführbarkeit zu prüfen. Die durch eine Verkehrssicherung oder Freischaltung entstehenden Kosten sind vom Verursacher zu tragen.</p>	
--	--

Anregungen von Bürgern	Abwägungsvorschläge
<p>Bürger 1</p>	
<p>Zu o.g. Bauleitplanung nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p>Schallimmission Das Bundesamt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) hat im April 2021 eingeräumt, die Schallimmission von Windrädern nach einer früheren Datenerhebung im Jahr 2009 zu hoch abgegeben zu haben. Der langjährige Direktor der Klinik für Herz-, Thorax- und Gefäßchirurgie und Leiter der „Arbeitsgruppe Infrasschall“ an der Universität Mainz Christian- Friedrich Vahl hat seit Jahren die Wirkung von Infrasschall auf Zellgewebe und Organen erforscht und warnt: „ Nach der BGR-Korrektur werden die Beschwerden der Betroffenen nicht mehr im Bereich von größer 90 Dezibel geäußert, sondern bereits im Bereich zwischen 60 bis 70 Dezibel. Offenbar ist Windkraft schon bei niedrigen Schalldrücken gefährlicher als bisher angenommen. „Geplant sind neue Messreihen an modernen Windkraftanlagen, da die Behörde aufgrund falscher, systematischer Programmierung fehlerhafte Ergebnisse zugrunde gelegt hat.“ Hieran wird deutlich, wozu eine lange unbemerkte fehlerhafte „computerbasierte Berechnung“ führen kann und die tatsächlichen Beschwerden, die u.a. Stress und weitere Gesundheitsprobleme im menschlichen Körper auslösen, und von betroffenen Bürgern erläutert wurden, unberücksichtigt blieben. Minister Altmeier äußerte sich entsprechend, das „Welten zwischen den BGR-Zahlen und was tatsächlich der Fall ist.“ Er halte „diesen Vorgang für sehr problematisch und würde dafür sorgen, dass er aufgeklärt wird.“ Demzufolge dürften die Bürger Bockhorns eine Neuberechnung der Schallimmission erwarten, deren Ergebnis in die Bauleitplanung einfließen sollte.</p> <p>Rückbau der 11 Anlagen Lt. des Verbandes des Biologie, Biowissenschaften & Biomedizin Deutschland ist die Windkraft nicht notwendigerweise ökologisch nachhaltig, u.a. durch den enormen Flächenverbrauch. In der NWZ wurde den Lesern mitgeteilt, dass die bestehenden 11 Windkraftanlagen vollständig incl. der Fundamente abgebaut würden. Dass dies nicht der Fall ist, ist der Bauleitplanung zu entnehmen und wurde ebenso auf der Informationsveranstaltung in der Altdeutschen Diele mit den Planern, zu der unser Bürgermeister im</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die vorliegenden Fachgutachten wurden nach dem Stand der Technik erstellt. Es wurde der Nachweis erbracht, dass die geplanten Anlagen gemäß der gesetzlichen Rahmenbedingungen betrieben werden können.</p> <p>Details zum Rückbau der Altanlagen werden im Durchführungsvertrag (zum Vorhabenbezogenem Bebauungsplan) geregelt. Demnach erfolgt der Rückbau der Fundamente ab Unterkante des Fundamentes. Pfähle der Tiefgründungen verbleiben im Boden. Nach dem Nds. Windenergieerlass (2020, Entwurf) können im Einzelfall insbesondere Bodenschutzaspekte dafürsprechen, dass Pfahlgründungen beim Rückbau im Boden verbleiben können. Der LK Friesland teilt diese Einschätzung. Der Rückbau</p>

<p>letzten Jahr eingeladen hatte, aufgrund einer Bürgerfrage entsprechend beantwortet. Die Fundamente werden größtenteils im Boden verbleiben ebenso die Pfahlfundamente der neuen Anlagen. Die Bodenversiegelung wird seitens der Politik, den Planern und der Landwirtschaft, den Verpächtern billigend in Kauf genommen, die Folgen werden spätere Generationen tragen. Die Verwertung der alten Anlagen war auf der Veranstaltung noch nicht bekannt, die spätere Entsorgung der neuen Anlagen wird durch die neuen Verbundstoffe höchst problematisch.</p> <p>Neueste Erkenntnisse der Auswirkung von Windkraft auf die Klimaerwärmung, der Luft, das Wetter, insbesondere der Wolkenbildung und Abregnung sind nicht enthalten.</p> <p>Optik und Abstand Unsere ehemals wunderschöne friesische Kulturlandschaft wird weiterhin industrialisiert. Den Nutzen haben einige wenige, die Anwohner profitieren in keinsten Weise, im Gegenteil. Bekanntermaßen hat die Gemeinde Bockhorn die politisch gesetzten Windkraftziele längst erreicht. Die Windkraft als „Übergangstechnologie „(O-Ton Herr Wagner vom Berg) wird unsere Landschaft weitere 20 Jahre prägen. Wie es aussieht, haben wir hinzunehmen, dass das Land Bayern sich am Bau von Windkraftanlagen in Norddeutschland beteiligt, sich den hier produzierten Strom durch größtenteils Überlandhochspannungsleitungen, die die Bayreuther Firma TenneT baut, übertragen lässt, Gewerbesteuer partizipiert und selbst Mindestabstände von Anlagen zur Wohnbebauung der zehnfachen Höhe hat. Ein Schelm, der Böses dabei denkt! Und: Strom sollte aus bekannten Gründen dort produziert werden, wo er gebraucht wird!</p>	<p>ist lt. Durchführungsvertrag innerhalb einer Jahresfrist nach Betriebseinstellung vorzunehmen. Betonfundamente werden i.d.R. mit Bagger und Abbruchhammer zerklüffert und in Stücken entnommen. Eine Sprengung ist dafür nicht erforderlich. Die bodenkundliche Baubegleitung bezieht sich auch auf die Rückbauarbeiten und trägt dafür Sorge, dass ggf. vorhandene Ablagerungen kontrolliert und b. B. entnommen werden. Die Hinweise zum Rückbau der im Text benannten „Fahr- und Standstreifen“, d.h. Zuwegungen als auch Kranstellflächen der Altanlagen, sind korrekt. Der fachgerechte Rückbau dieser Flächen und sowie eine schichtweise, standortgerechte Wiederverfüllung sind im Rahmen des Bodenschutzkonzeptes zu erarbeiten bzw. vorzubereiten und durch die bodenkundliche Baubegleitung zu überwachen. Das Bodenschutzkonzept ist für das nachfolgende Genehmigungsverfahren beizubringen. Rückgebaut werden zwar 11 Altanlagen; diese sind jedoch nur halb so hoch wie die Repoweringanlagen. Schotterauflagen und Unterbau bei Kranstellflächen und Zuwegungen waren zudem nicht in einem Maße erforderlich wie für die Repoweringanlagen, da die Achslasten geringer waren. Der Vorhabenträger hat sich im Durchführungsvertrag mit der Gemeinde Bockhorn verpflichtet, innerhalb einer Jahresfrist nach Betriebseinstellung den Rückbau durchzuführen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Eine fachliche Stellungnahme ist in diesem Statement nicht enthalten.</p>
--	---