

§ 22 WindSeeV 1 — Flugkorridore

Erste Windenergie-auf-See-Verordnung

Stand: 22.12.2020 (konsolidierte Textfassung, kein amtliches Inkrafttretensdatum)

(1) Der Träger des Vorhabens hat mindestens zwei Flugkorridore, jeweils bestehend aus einem Innenkorridor und zwei ihn flankierenden Außenkorridoren, vorzusehen, für deren Einrichtung nachfolgende Regelungen oder nach dessen Inkrafttreten die Bestimmungen des „Standards Offshore-Luftfahrt für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone“^[9] einzuhalten sind. Die Flugkorridore sind grundsätzlich von jeglicher Bebauung oberhalb der Wasseroberfläche freizuhalten. In begründeten Ausnahmefällen kann die Errichtung von Hindernissen im Flugkorridor oder die Einrichtung eines Flugkorridors trotz vorhandener Hindernisse durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zugelassen werden. Der Träger des Vorhabens hat durch Vorlage einer Gefährdungsbeurteilung eines Luftfahrtsachverständigen gegenüber dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie nachzuweisen, dass die Hindernisse für einen sicheren Betrieb des Hubschrauberlandedecks unbedenklich sind. Flugkorridore dürfen nicht über Grenzen der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone hinaus angelegt werden.

(2) Bei der Planung eines Flugkorridors zu oder von einer Offshore-Plattform ist die jeweilige Korridorachse derart auszurichten, dass An- oder Abflüge mit Rückenwind vermieden und Querwindbedingungen minimiert werden können sowie ein sicheres Durchstarten möglich ist. Ein Flugkorridor ist auf seiner gesamten Länge geradlinig zu planen, dabei sind Überschneidungen mit benachbarten Flugkorridoren nicht zulässig. Die jeweilige Korridorachse beginnt im Mittelpunkt der FATO.

(3) Die Länge des Flugkorridors ist entlang der jeweiligen Korridorachse auf Höhe der FATO zu bestimmen. Diese Strecke beginnt am Innenrand nach Absatz 4 Nummer 1 und endet an dem Punkt, an dem eine ebenfalls an dieser Stelle beginnende und mit einer konstanten Neigung von 4,5 Prozent ansteigende Gerade einen der folgenden Vertikalabstände von der Korridorachse aufweist; maßgeblich ist hierbei der größere der beiden folgenden Überhöhungswerte:

1. eine Überhöhung von 152 Metern oder
2. eine Überhöhung, die der Summe aus dem höchsten Hindernis in dem für den An- oder Abflug relevanten Bereich und einem Sicherheitszuschlag von mindestens 61 Metern entspricht.

(4) Die Begrenzungen des Innenkorridors bestehen aus

1. einem horizontalen Innenrand in der Breite der FATO, der am Außenrand der FATO beginnt und rechtwinklig zur Korridorachse verläuft,
2. zwei Seitenrändern, die mit einer Divergenz von 15 Prozent bis zu einer Breite von 200 Metern auseinanderlaufen,
3. einem horizontalen Außenrand, der in einer festgelegten Höhe relativ zur FATO rechtwinklig zur Korridorachse verläuft.

(5) Die Breite der Außenkorridore beträgt jeweils mindestens 200 Meter. Besteht die Hinderniskulisse entlang der Flugkorridore aus Windenergieanlagen, so beträgt die Breite beider Außenkorridore jeweils drei Rotorradien der größten an den Flugkorridor angrenzenden Windenergieanlagen, mindestens aber 200 Meter.

(6) Die An- und Abfluggrundlinien entsprechen dem Verlauf der jeweiligen Korridorachse.

9 Amtlicher Hinweis: Nach Veröffentlichung zu beziehen beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg.

Quelle: Bundesamt für Justiz, abgerufen 02.07.2026

Nicht-amtliche Lesefassung — verbindlich ist das Bundesgesetzblatt

Provided by nu:legal (<https://recht.nulegal.eu>), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.

Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/gesetze/WindSeeV%201/22>