

Mangels entsprechenden Anhalts kann eine unzulässige Nichtzulassungsbeschwerde eines anwaltlich vertretenen Rechtsmittelführers nicht als (fristwahrender) Antrag auf Zulassung der Berufung angesehen werden.

Eine Abwägung zwischen unterschiedlichen Rechtsgütern findet im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Gefahrenprognose nicht statt; diese bleibt vielmehr der Ermessens- bzw. Verhältnismäßigkeitsebene vorbehalten. Daher vermögen auch konfligierende überragende öffentliche Interessen das Vorliegen einer luftverkehrsrechtlich relevanten Gefahr nicht zu relativieren.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung der Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung kann auch die in § 2 EEG zum Ausdruck gebrachte besondere Bedeutung des Ausbaus von Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien Berücksichtigung finden.

Ersetzt das Gericht die Verkündung des Urteils durch dessen Zustellung und gewährt einem Beteiligten in der mündlichen Verhandlung einen Schriftsatznachlass, beginnt die Zwei-Wochen-Frist nach § 116 Abs. 2 VwGO erst mit Ablauf der eingeräumten Schriftsatzfrist.

In entsprechender Anwendung des § 117 Abs. 4 Satz 2 VwGO genügt für die Wahrung der Zwei-Wochen-Frist die Übermittlung der unterschriebenen (respektive elektronisch qualifiziert signierten) Urteilsformel an die Geschäftsstelle.

Ein Verstoß gegen §§ 116 Abs. 2, 117 Abs. 4 Satz 2 VwGO stellt nicht ohne Weiteres einen absoluten Revisionsgrund im Sinne des § 138 VwGO dar.

OVG NRW, Beschluss vom 14.12.2023 - 22 A 902/23 -;  
I. Instanz: VG Minden - 11 K 166/19 -.

Die Klägerin sowie sieben weitere (formal) unterschiedliche Betreiberinnen beantragten beim Beklagten die Erteilung einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für die Errichtung von je einer Windenergieanlage mit einer Gesamthöhe von jeweils 99,70 m, die zusammen einen Windpark bilden sollten. Alle Anlagenstandorte liegen in der Kontrollzone des Verkehrsflughafens Paderborn/Lippstadt, die hier streitgegenständliche WEA 1 zudem innerhalb seines äußeren Bauschutzbereichs. Nachdem die zuständige Landesluftfahrtbehörde die erforderliche luftverkehrsrechtliche Zustimmung für alle Anlagen versagt hatte, lehnte der Beklagte sämtliche Genehmigungsanträge ab. Die dagegen erhobenen Klagen hat das VG u. a. durch das hier angegriffene Urteil vom 15.3.2023, der Klägerin zugestellt am 21.4.2023, abgewiesen. Hiergegen hat die anwaltlich vertretene Klägerin innerhalb der Frist des § 124a Abs. 4 Satz 1 VwGO ein als „Nichtzulassungsbeschwerde“ bezeichnetes Rechtsmittel erhoben, das beim OVG ohne Erfolg geblieben ist.

Aus den Gründen:

Das als „Nichtzulassungsbeschwerde“ bezeichnete Rechtsmittel der Klägerin hat keinen Erfolg.

I. Es spricht bereits Vieles dafür, dass die von der anwaltlich vertretenen Klägerin innerhalb der Frist des § 124a Abs. 4 Satz 1 VwGO mit Schriftsatz vom 15.5.2023 eingelegte „Nichtzulassungsbeschwerde“ unzulässig ist, weil sie gegen das angegriffene verwaltungsgerichtliche Urteil nicht statthaft ist und auch nicht als ein allein statthafter Antrag auf Zulassung der Berufung ausgelegt oder in einen solchen umgedeutet werden kann.

Der Inhalt der anwaltlichen Prozessklärung ist unmissverständlich und bietet keinerlei Anhalt für ein vom Wortlaut abweichendes Verständnis. Der Schriftsatz vom 15.5.2023 enthält die Angabe, dass die Klägerin „Nichtzulassungsbeschwerde“ - optisch hervorgehoben durch Fettdruck und Einrückung - „einlegt“. Anhaltspunkte dafür, dass es sich dabei um ein lediglich falsch bezeichnetes Rechtsmittel handeln könnte, sind nicht ersichtlich. Im Gegenteil spricht der dort formulierte Antrag, „die Entscheidung des VG Minden über die Nichtzulassung der Berufung gegen das angefochtene Urteil aufzuheben und die Berufung zuzulassen“, eindeutig dafür, dass die Klägerin eine - gegen verwaltungsgerichtliche Urteile grundsätzlich (zum BVerwG) gegebene, vgl. §§ 135, 133 Abs. 1 VwGO, in der vorliegenden Konstellation aber nicht statthafte - Nichtzulassungsbeschwerde erheben wollte. Bestärkt wird diese Annahme zudem durch die Bezeichnung des elektronischen pdf-Dokuments als „Berufungsnichtzulassungsbeschwerde“ (vgl. den vom VG erstellten Prüfvermerk vom 15.5.2023). Im Übrigen dient selbst der Schriftsatz vom 12.6.2023 ausdrücklich der „Begründung der am 15.05.2023 eingelegten Nichtzulassungsbeschwerde“.

Die von der anwaltlich vertretenen Klägerin am 15.5.2023 angebrachte Nichtzulassungsbeschwerde kann nach Ablauf der Antragsfrist des § 124a Abs. 4 Satz 1 VwGO auch nicht in einen Antrag auf Zulassung der Berufung umgedeutet werden. In der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung ist geklärt, dass eine (durch einen Rechtsanwalt eingelegte) unzulässige Berufung nicht in einen zulässigen Antrag auf Zulassung des Rechtsmittels umgedeutet werden kann, weil die beiden Rechtsbehelfe nicht auf das gleiche Ziel gerichtet sind.

Vgl. zuletzt etwa BVerwG, Beschlüsse vom  
15.12.2022 - 2 B 29.22 -, juris Rn. 10, und vom  
12.5.2022 - 8 B 44.21 -, juris Rn. 6, jeweils m. w. N.

Zum vorliegenden Fall der nicht statthaften und damit unzulässigen Nichtzulassungsbeschwerde bestehen keine wesentlichen Unterschiede. Die erhobene (Berufungs-) Nichtzulassungsbeschwerde und der Antrag auf Zulassung der Berufung betreffen unterschiedliche Gegenstände und sind nicht austauschbar. Der Antrag auf Zulassung der Berufung bezweckt ausschließlich die Zulassung dieses Rechtsmittels durch das Berufungsgericht nach Maßgabe der Zulassungsgründe des § 124 Abs. 2 VwGO. Eine (Berufungs-)Nichtzulassungsbeschwerde betrifft hingegen eine hierauf gerichtete Entscheidung des Ausgangsgerichts, die sich im Übrigen lediglich auf die Berufungszulassungsgründe nach § 124 Abs. 2 Nr. 3 und 4 VwGO (vgl. § 124a Abs. 1 Satz 1 VwGO) beziehen könnte. Sie haben mithin unterschiedliche Anknüpfungspunkte.

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom  
26.4.2022 - 2 A 3250/21 -, juris Rn. 3 f.; im Ergebnis  
ebenso OVG M.-V., Beschluss vom 4.9.2023 - 1 LZ  
271/23 OVG -, juris Rn. 3 f.; BGH Senat für Anwalts-  
sachen, Beschluss vom 19.7.2023 - AnwZ (Brfg)  
31/22 -, juris Rn. 11 f.

II. Die (Un-)Zulässigkeit des angebrachten Rechtsmittels bedurfte vorliegend indes keiner abschließenden Klärung. Selbst wenn man eine Auslegung oder Umdeutung der (unzulässigen) „Nichtzulassungsbeschwerde“ in einen (zulässigen) Antrag auf Zulassung der Berufung zuließe, bleibt er jedenfalls in der Sache ohne Erfolg.

Die Berufung ist gemäß § 124a Abs. 4 Satz 4 und Abs. 5 Satz 2 VwGO nur zuzulassen, wenn einer der Gründe des § 124 Abs. 2 VwGO innerhalb der Begründungsfrist dargelegt ist und vorliegt. Das ist hier nicht der Fall.

1. Es bestehen keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des erstinstanzlichen Urteils (Zulassungsgrund nach § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO).

Zur Darlegung des Zulassungsgrunds der ernstlichen Zweifel im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO bedarf es einer hinreichenden Auseinandersetzung mit den entscheidungstragenden Erwägungen des VG. Dabei ist in substantzierter Weise an der Gedankenführung des VG orientiert aufzuzeigen, dass und warum das vom VG gefundene Ergebnis ernstlich zweifelhaft sein soll. In der Sache liegen ernstliche Zweifel vor, wenn erhebliche Gründe dafür sprechen, dass die verwaltungsgerichtliche Entscheidung einer rechtlichen Prüfung wahrscheinlich nicht standhalten wird. Sie sind (nur) begründet, wenn zumindest ein einzelner tragender Rechtssatz der angefochtenen Entscheidung oder eine erhebliche Tatsachenfeststellung mit schlüssigen Gegenargumenten in Frage gestellt wird und sich die Frage, ob die Entscheidung etwa aus anderen Gründen im Ergebnis richtig ist, nicht ohne weitergehende Prüfung der Sach- und Rechtslage beantworten lässt.

Derartige Zweifel weckt das Antragsvorbringen nicht.

Das VG hat die Klage der Klägerin auf Neubescheidung ihres Antrags auf Erteilung einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb einer Windenergieanlage mit einer Gesamthöhe von 99,70 m, die Bestandteil eines aus insgesamt acht (ursprünglich neun) Windenergieanlagen bestehenden Windparks „E.“ sein soll, abgewiesen und zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt: Es bedürfe keiner Entscheidung, ob § 6 UmwRG auf Versagungsgegenklagen anwendbar und die Klägerin mit ihrem Vortrag präkludiert sei. Denn der geplanten Windenergieanlage stünden Belange des Luftverkehrs (§§ 12 ff. LuftVG) entgegen. Der Standort der streitgegenständlichen Anlage - WEA 1 in der Nummerierung der Klägerin; entspricht nach der Nummerierung der Bezirksregierung Münster als zuständiger unterer Luftfahrtbehörde der Anlage WEA 5 - (im Folgenden: WEA 1) liege ebenso wie die Standorte der zeitgleich beantragten Anlagen WEA 2, WEA 3, WEA 4, WEA 6 und WEA 7 innerhalb des äußeren Bauschutzbereichs des Verkehrsflughafens Paderborn/Lippstadt, aber außerhalb der nach Südwesten und Nordosten ausgerichteten Anflugsektoren. Die gemäß § 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 Buchst. b LuftVG erforderliche luftverkehrsrechtliche Zustimmung habe die Bezirksregierung Münster unter dem 12.7.2018 nach zuvor erfolgter, den Eintritt der Zustimmungsfiktion nach § 12 Abs. 3 Satz 2 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 LuftVG hindernder Fristverlängerung zu

Recht versagt. Die Anlage WEA 1 stelle - ebenso wie die weiteren Anlagen des geplanten Windparks „E.“ - eine konkrete Gefahr für den Luftverkehr dar, da im Falle ihrer Errichtung bei einem Sichtflug unter den in der Kontrollzone der Klasse D maßgeblichen (minimalen) Wetter-, Sicht- und Wolkenabstandsbedingungen der Mindestabstand nach Abschnitt 5 SERA.5005 Buchst. f des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26.9.2012 (ABl. L 281/1) zu einem Hindernis nicht eingehalten werden könne. An der Beurteilung der von der Windenergieanlage ausgehenden Gefahr für den Luftverkehr und die Allgemeinheit ändere § 2 EEG in der seit dem 29.7.2022 geltenden Fassung nichts, weil eine von der Vorschrift vorausgesetzte Schutzgüterabwägung im Anwendungsbereich des § 12 LuftVG nicht stattfinde. Die Lage des Anlagenstandorts innerhalb einer Windvorrangzone nach § 35 Abs. 3 Satz 3 BauGB sei im Rahmen der nach § 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 i. V. m. § 29 LuftVG zu prüfenden Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs und die Allgemeinheit desgleichen unerheblich.

Diesen im Einzelnen näher begründeten Erwägungen des VG setzt das (Zulassungs-)Vorbringen der Klägerin nichts Erhebliches entgegen, das im vorgenannten Sinne zu ernstlichen Zweifeln an der (Ergebnis-)Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung führen könnte.

a) Die Klägerin hat nicht aufgezeigt, dass das angegriffene Urteil in tatsächlicher Hinsicht von falschen Annahmen hinsichtlich der Feststellung, der Luftraum über der Anlage WEA 1 werde vom Flugplatzverkehr in Anspruch genommen, ausgeht.

aa) Das VG begründet diese Annahme zunächst damit, dass der Vorhabenstandort im Bereich einer von ihm so bezeichneten Standardplatzrunde liege.

Ausgehend von dem - insoweit auch von der Klägerin nicht in Frage gestellten - Befund, dass für den Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt eine gemäß § 22 LuftVO rechtlich verbindlich festgelegte (und veröffentlichte) Platzrundenführung nicht existiert, stützt sich das VG insoweit auf eine von der Bezirksregierung Münster vorgelegte Abbildung sog. Flugverlaufsspuren, die die tatsächliche und regelmäßige Nutzung des Anlagenstandorts im Rahmen geflogener Platzrunden belegten. Dass das VG dieses Verständnis des von ihm verwandten Begriffs der „Standardplatzrunde“ in

der maßgeblichen inhaltlichen Eindeutigkeit zugrunde gelegt hat, liegt trotz der von der Klägerin in ihrem Schriftsatz vom 12.6.2023 verschiedentlich erhobenen semantischen Bedenken dabei auf der Hand.

Dem setzt das (Zulassungs-)Vorbringen inhaltlich nichts Durchgreifendes entgegen. Inwiefern der Verweis auf das „Luftverkehrsbe[t]riebliche Gutachten zu den Auswirkungen des an der C.-straße südlich von G. geplanten Windparks E. auf die Flugsicherheit in unter Sichtflugbedingungen geflogenen Platzrunden südlich des Verkehrsflughafens Paderborn-Lippstadt - Ergänzte Fassung“ der Q. Transport Consult vom 10.8.2022 (im Folgenden: MTC-Gutachten vom 10.8.2022) und die dortige Darstellung einer „nach den einschlägigen Richtlinien nach § 22 LuftVG veröffentlichte[n] Platzrunde“ sowie einer dem Gutachter als „sinnvoll erscheinende[n] größere[n] Lärmschutzvariante“ Zweifel an der vom VG angenommenen tatsächlichen Nutzung des Luftraums über dem Anlagenstandort belegen sollen, legt die Klägerin nicht dar. Im Gegenteil bestätigt sie damit die Angaben der Bezirksregierung Münster in der Stellungnahme vom 19.10.2021. Danach erfolge der Einflug über den Pflichtmeldepunkt in die Kontrollzone, um sodann von der Flugsicherung innerhalb der Kontrollzone gestaffelt und kontrolliert zum Platz geführt zu werden. Hierbei würden gerade im Sichtflug nicht zwangsläufig feste Routen oder Wege gewählt, sondern in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen im Einzelfall festgelegt. Neben den in der beigefügten Darstellung („Exemplarische VFR-Anflugrouten auf den Flughafen Paderborn-Lippstadt“) aufgezeigten Einflugvarianten sei auch jede andere Fluglenkung innerhalb der Kontrollzone grundsätzlich denkbar. Demgegenüber komme ein direkter Anflug auf den Mittelpunkt der Landebahn in der Praxis de facto nicht vor (dort Seite 6). Diese Ausführungen decken sich im Wesentlichen mit der Darstellung der H. GmbH in der Stellungnahme vom 2.2.2022, wonach am Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt kein Endanflug dem anderen gleiche und die Streuung der dort vorliegenden Flugverlaufsspuren über einen längeren Zeitraum zeige, dass die Länge des Endanflugs auf die Landebahn 24 zwischen „knapp vor Bahnkopf“ und einer Entfernung von 6.000 m vor der Landebahn liegen könne.

Die Existenz von rechtlich zwar nicht verbindlich vorgegebenen, tatsächlich aber geflogenen sog. Standardplatzrunden - u. a. im Bereich des hier in Rede stehenden An-

lagenstandorts - bestätigen letztlich auch die im MTC-Gutachten vom 10.8.2022 dargestellten „Erkenntnisse“ einer durch den Gutachter der Klägerin selbst durchgeführten Nutzerbefragung, die auf Seite 43 f. zusammengefasst sind. Hier ist sowohl von einer Nordplatzrunde als auch einer Südplatzrunde sowie davon die Rede, dass die Südplatzrunde auch nach Erstellung des Windparks „E.“ weiterhin in der gebräuchlichen Platzrundenhöhe von 1.000 Fuß über Platz unter Einhaltung der Sicherheitsvorgaben geflogen werden könne, dies allerdings nicht mehr zutrefte, wenn die Wolkenuntergrenzen Flughöhen von weniger als 955 Fuß (291 m, bezogen auf die Anlage WEA 8) über Platz zuließen. Schon mit Blick hierauf überzeugt die „umfassende Kritik“ in dem MTC-Gutachten vom 10.8.2022 an den sog. Flugverlaufsspuren (dort Seite 32: „Es ist nicht bekannt, zu welchem Zeitpunkt die Flugspuren aufgenommen wurden. [...] Auch ist weder bekannt, welche Luftfahrzeugmuster durch diese Flugspuren erfasst sind, noch bei welchen Wetterbedingungen (Wolkenuntergrenze, Flugsicht) und in welcher Höhe die entsprechenden Flüge durchgeführt wurden.“), auf die die Klägerin in ihrer (Zulassungs-)Begründung verweist, nicht. Im Übrigen ergibt sich aus der E-Mail der J. GmbH, dem örtlichen Flugsicherungsdienstleister, an die Bezirksregierung Münster vom 6.11.2018, die in dem an das VG übersandten Verwaltungsvorgang der Bezirksregierung Münster enthalten ist, dass es sich um eine „Visualisierung der Platzrunden eines A320 am 07.03.2018“ handelt. Auch hierauf geht das (Zulassungs-)Vorbringen nicht ein.

Vor diesem Hintergrund bleibt das Postulat der Klägerin, das VG hätte die Beurteilung der Gefährdungssituation allein an „der vom klägerischen Gutachter definierten ‚Standardplatzrunde‘“ ausrichten müssen, eine die - der Argumentation des VG gerade zugrunde liegenden - rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten am Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt ausblendende und damit den Anforderungen an die Darlegung nicht ansatzweise genügende Hypothese.

bb) Dass der Luftraum über der Anlage WEA 1 vom Flugplatzverkehr in für die Gefährdungsbeurteilung relevanter Weise in Anspruch genommen wird, begründet das VG ferner damit, dass das Gebiet für Flüge aus bzw. in Richtung Süden genutzt werde, die direkt, also ohne eine komplette sog. Standardplatzrunde, zur Anfluggrundlinie führten; Entsprechendes gelte für Abflüge in diese Richtung. Dabei ver-

weist es auf die vor Inkrafttreten der Vierten Verordnung zur Änderung der Sechsendneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln am Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt) vom 8.6.2022 (BAnz AT 23.6.2022 V1) über die Navigationsanlage Warburg (VOR WRB) verlaufende An- und Abflugroute, die derjenigen entspreche, die nunmehr über den Pflichtmeldepunkt HOTEL vorgegeben sei. Ebenso könne nach wie vor Änderung des Flugverfahrens zum 25.8.2022 vom Pflichtmeldepunkt WHISKEY 2 in die Platzrunde eingeflogen werden. Dies habe der Gutachter (der Klägerin) Dr.-Ing. Q. in der mündlichen Verhandlung bestätigt.

Der hiergegen gerichtete Einwand der Klägerin, für die Annahme des VG, der Standort der Anlage WEA 1 sei „auch über andere Pflichtmeldepunkte für den Flugplatzverkehr zugänglich“, fehle es schon an einer ausreichenden Begründung, welche Pflichtmeldepunkte hierbei in Betracht kämen, trifft nicht zu. Abgesehen davon, dass sich bereits aus dem Kontext die (naheliegende) Verknüpfung mit den beiden im vorherigen Absatz thematisierten Pflichtmeldepunkten HOTEL und WHISKEY 2 ohne Weiteres aufdrängt - was die Klägerin auf Seite 12 ihres Schriftsatzes vom 12.6.2023 der Sache nach auch bestätigt -, besteht hieran angesichts der schon in dem nachfolgenden Satz ausdrücklich erklärten Bezugnahme durch das VG („Dies gilt, wie oben beschrieben, sowohl für die An- und Abflüge vor als auch nach der Festlegung von Flugverfahren durch die 4. ÄndVO“) letztlich kein Zweifel. Mit diesen Ausführungen setzt sich das (Zulassungs-)Vorbringen mit dem alleinigen Fokus auf den Pflichtmeldepunkt WHISKEY 2 allenfalls selektiv auseinander und kann so ernstliche Zweifel an der (Ergebnis-)Richtigkeit der Entscheidung nicht begründen.

b) Ebenfalls ohne Erfolg wendet sich die Klägerin gegen die Annahme des VG, die Anlage WEA 1 stelle eine konkrete Gefahr für den Luftverkehr dar. Das VG stützt sich in diesem Zusammenhang darauf, dass im Falle ihrer Errichtung bei einem Sichtflug unter den in der Kontrollzone (Luftraum Klasse D CTR) zulässigen (minimalen) Wetter-, Sicht- und Wolkenabstandsbedingungen der Mindestabstand nach Abschnitt 5 SERA.5005 Buchst. f des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26.9.2012 (ABl. L 281/1) zu einem Hindernis häufiger nicht eingehalten werden könne, also ein Überflug unterhalb dieser Höhe erfolgen oder das Hindernis umflogen werden müsse.



Dass ein solcher Fall eintreten kann, stellt das (Zulassungs-)Vorbringen der Klägerin im Kern nicht in Frage und wird letztlich auch in dem von ihr im erstinstanzlichen Verfahren vorgelegten MTC-Gutachten vom 10.8.2022 bestätigt. Ihre Einwände beziehen sich vielmehr auf die hieraus abgeleiteten Schlussfolgerungen des VG, wobei die Klägerin ihre Argumentation im Wesentlichen an § 2 EEG in der derzeit geltenden Fassung ausrichtet. Die (Ergebnis-)Richtigkeit der angegriffenen Entscheidung hat sie damit nicht durchgreifend in Zweifel gezogen.

aa) Dies gilt zunächst für den Verweis der Klägerin, es stünden alternative Flugrouten über andere Pflichtmeldepunkte zur Verfügung oder der Flugplatz sei in besonderen Ausnahmefällen komplett zu sperren. Deshalb könne die Auffassung des VG, für die Annahme einer konkreten Gefahr reiche es aus, wenn An-/Abflüge über einen bestimmten Pflichtmeldepunkt in die Kontrollzone nicht gefahrlos möglich seien, während es nicht darauf ankomme, ob An-/Abflüge über andere Pflichtmeldepunkte gefahrlos möglich seien, spätestens seit dem Inkrafttreten des EEG n. F. keinen Bestand mehr haben.

Die Klägerin bezieht sich dabei im Wesentlichen auf die Ausführungen des beschließenden Senats im Klageverfahren 22 D 70/22.AK (bei dem von der Klägerin in Bezug genommenen Aktenzeichen 22 A 70/22.AK handelt es sich um ein offensichtliches Versehen), an dem ihre Prozessbevollmächtigten und die Bezirksregierung Münster ebenfalls beteiligt waren und das durch Abschluss eines gerichtlichen Vergleichs beendet wurde. Ausweislich der zugehörigen Protokollausfertigung hat der Senat in der mündlichen Verhandlung am 11.5.2023 nach Vor- und Zwischenberatung darauf hingewiesen, dass die dort beigeladene Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, im Rahmen der allgemeinen, dem ihr zukommenden verteidigungspolitischen Beurteilungsspielraum entsprechenden Anforderungen grundsätzlich gehalten sein dürfte, sich mit Verlegungsmöglichkeiten von Tiefflugstrecken auseinanderzusetzen. Dies erfolgte maßgeblich vor dem Hintergrund, dass die „Einrichtung“ militärischer Tiefflugstrecken durch jederzeit abänderbare innerdienstliche, militäri-

sche Weisung und nicht durch Verwaltungsakt oder im Wege einer Rechtsverordnung erfolgt und jedenfalls keinen Beteiligungsrechten der Gemeinden oder betroffener Anwohner unterliegt.

Vgl. BVerwG, Urteile vom 10.4.2013 - 4 C 3.12 -, BVerwGE 146, 176 = juris Rn. 23 (dort auch zum Mitwirkungsrecht von anerkannten Naturschutzverbänden im Falle einer habitatschutzrechtlich erforderlichen Abweichungsentscheidung gemäß § 63 Abs. 2 Nr. 5 BNatSchG), und vom 14.12.1994 - 11 C 18.93 -, BVerwGE 97, 203 = juris Rn. 30; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 4.4.2023 - 10 S 1560/22 -, NVwZ-RR 2023, 888 = juris Rn. 42; Kämper, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, § 30 LuftVG Rn. 52, 55 (Stand der Kommentierung: Januar 2017).

Demgegenüber sind die Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln am Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt allgemein verbindlich durch die auf der Grundlage des § 32 Abs. 4 Nr. 8, Abs. 4c Satz 1 LuftVG i. V. m. § 33 Abs. 2 LuftVO erlassene Sechsendneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung festgelegt. Hinzu tritt, dass es für militärische Tiefflugstrecken ein eigenständiges normatives Schutzregime, wie es in §§ 12 ff. LuftVG primär auf die Umgebung von Flughäfen ausgerichtet ist, nicht gibt. Die gebotene Auseinandersetzung mit diesen grundlegenden (normativen) Unterschieden sowie dem vom VG unter Hinweis auf die Rechtsprechung des BVerwG zugrunde gelegten rechtlichen Maßstab, dass die Regelungen der §§ 12 ff. LuftVG allgemein nicht nur der Sicherheit des Luftverkehrs, sondern auch dessen Förderung und Leichtigkeit dienen (Seite 12 der Urteilsausfertigung), leistet das (Zulassungs-)Vorbringen entgegen dem Darlegungserfordernis nicht. Es verkürzt die einschlägigen Überlegungen des VG vielmehr in unzulässiger Weise auf einen angeblich von diesem aufgestellten Grundsatz, Piloten könnten sich im An- und Abflugbereich auf eine Hindernisfreiheit verlassen. Abgesehen davon läuft die Argumentation der Klägerin im Kern darauf hinaus, dass von in bzw. in der Nähe der Kontrollzone des Verkehrsflughafens Paderborn/Lippstadt errichteten Windenergieanlagen keine konkrete Gefahr im Sinne der §§ 12, 14 LuftVG ausgeht, solange nur irgendein An- bzw. Abflugverfahren gefahrlos zur Verfügung steht. Dass eine solche Sichtweise der komplexen Situation eines (bestandsgeschützten) Ver-

kehrsflyghafens - auch und vor allem mit Blick auf die vom VG angesprochene Förderung und Leichtigkeit des Flugverkehrs, die die Sonderregelungen für das Flughafenumfeld gerade im Vergleich zu den allgemeinen Baubeschränkungen charakterisieren - nicht gerecht wird, liegt ohne Weiteres auf der Hand; (auch) hierzu verhält sich das (Zulassungs-)Vorbringen indes nicht ansatzweise.

bb) Die weitere Rüge, das VG ignoriere bei seiner Annahme, Gefahren für die Luftverkehrssicherheit könnten durch ein Umfliegen der Anlagen in einem erforderlichen Abstand von 150 m nicht vermieden werden, die tatsächlichen Gegebenheiten bei An-/Abflügen zum Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt, greift nicht durch.

Die Klägerin legt bereits nicht dar, inwiefern im Zusammenhang mit einem Umfliegen der Anlage WEA 1 die Größe der südlich sowie östlich angrenzenden Bestandsanlagen relevant sein soll - allein die Existenz von weiteren Gefahrenquellen könnte ersichtlich die Errichtung weiterer jedenfalls nicht legitimieren -, und setzt sich auch nicht mit der weiteren ausführlichen Argumentation des VG auseinander, wonach die Anforderungen an den Luftfahrzeugführer in der hier betroffenen Kontrollzone (Luft-raum der Klasse D CTR) deutlich höher seien als im unkontrollierten Luftraum.

In diesem Zusammenhang befasst sich das VG zudem an mehreren Stellen mit der Auffassung der Klägerin bzw. des von ihr beauftragten Gutachters hinsichtlich eines etwaigen Ausschlusses einer Gefährdung insbesondere wegen einer situationsangemessen möglichen und gewährleisteten Führung der Luftfahrzeugführer durch die örtliche Flugverkehrskontrolle und begründet ausführlich, warum es ihr nicht folgt. Der Kritik der (Zulassungs-)Begründung, das VG habe sich mit den Ausführungen in dem MTC-Gutachten vom 10.8.2022 „weitestgehend nicht einmal ansatzweise auseinander[gesetzt]“, mangelt es daher ihrerseits an der erforderlichen Auseinandersetzung mit den diesbezüglichen eingehend begründeten und jedenfalls nachvollziehbaren Ausführungen des angefochtenen Urteils.

cc) Ernstliche Zweifel an der (Ergebnis-)Richtigkeit der angegriffenen Entscheidung ergeben sich vor diesem Hintergrund nicht aus dem Vorbringen der Klägerin, das VG habe die Anwendbarkeit von § 2 EEG im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung nach § 12 Abs. 3 Satz 1 LuftVG zu Unrecht verneint.

Das VG ist dabei im Ausgangspunkt zutreffend davon ausgegangen, dass die Vorgaben des § 2 EEG an der Feststellung einer Gefahrenlage für den Luftverkehr und die Allgemeinheit nichts ändern. Etwas anderes folgt entgegen der Auffassung der Klägerin nicht aus dem Umstand, dass der Gefahrenbeurteilung (auch) wertende Elemente zugrunde liegen. Wie bereits das VG zutreffend angenommen hat, liegt eine konkrete Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs im Sinne von §§ 12, 14, 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG vor, wenn in dem zu beurteilenden konkreten Einzelfall in überschaubarer Zukunft mit einem Schadenseintritt hinreichend wahrscheinlich gerechnet werden muss oder eine vorhandene Gefahr konkret verstärkt wird. Die bloße Möglichkeit eines schädigenden Ereignisses aufgrund eines hypothetischen Sachverhalts genügt hingegen nicht.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 16.7.1965 - IV C 30.65 -, BVerwGE 21, 354 = juris Rn. 11; OVG NRW, Urteil vom 9.4.2014 - 8 A 430/12 -, DVBl 2015, 915 = juris Rn. 86; Wysk, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, § 12 LuftVG Rn. 54 (Stand der Kommentierung: Januar 2021); Weiss, NVwZ 2013, 14 (16 f.).

Der demnach erforderlichen Gefahrenprognose,

vgl. VGH Bad.-Württ., Urteil vom 24.5.2023 - 14 S 1705/22 -, ZNER 2023, 343 = juris Rn. 34; Schl.-H. OVG, Urteil vom 19.1.2017 - 1 LB 18/15 -, juris Rn. 66,

liegt damit nach den allgemeinen Grundsätzen des Gefahrenabwehrrechts eine Korrelation aus Eintrittswahrscheinlichkeit und (möglichem) Schadensausmaß zugrunde. An die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts sind dabei umso geringere Anforderungen zu stellen, je größer und folgenschwerer der möglicherweise eintretende Schaden ist.

Vgl. nur BVerwG, Urteile vom 15.1.2013 - 1 C 10.12 -, NVwZ-RR 2013, 435 = juris Rn. 16, und vom 4.10.2012 - 1 C 13.11 -, BVerwGE 144, 230 = juris Rn. 18 (jeweils zur Gefahrenprognose bei einer ausländerrechtlichen Ausweisung).

Eine Abwägung zwischen unterschiedlichen Rechtsgütern findet im Rahmen der Gefahrenprognose folglich gerade nicht statt; diese bleibt vielmehr der Ermessens- bzw. Verhältnismäßigkeitsebene vorbehalten. Daher vermögen auch konfligierende überragende öffentliche Interessen das Vorliegen einer luftverkehrsrechtlich relevanten Gefahr nicht zu relativieren.

In der Rechtsprechung des BVerwG ist allerdings auch geklärt, dass die luftverkehrsrechtliche Zustimmung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nur versagt werden darf, wenn dies für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nötig ist und den Belangen des Luftverkehrs und der Luftsicherheit nicht schon durch eine Zustimmung unter Auflagen oder Befristung Rechnung getragen werden kann.

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.11.2014 - 4 B 37.14 -, ZfBR 2015, 168 = juris Rn. 5 a. E., und Urteil vom 16.7.1965 - IV C 30.65 -, BVerwGE 21, 354 = juris Rn. 12 ff.

Die Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung erweist sich folglich dann als nicht erforderlich, wenn ohne eine Inanspruchnahme des Bauherrn der Gefahrenlage für die Luftsicherheit mit einer anderen gleich geeigneten Maßnahme begegnet werden kann.

Vgl. VGH Bad.-Württ., Urteil vom 24.5.2023 - 14 S 1705/22 -, ZNER 2023, 343 = juris Rn. 55; a. A. wohl Nds. OVG, Urteile vom 14.2.2023 - 12 LB 128/19 -, ZNER 2023, 172 = juris Rn. 68, und vom 13.11.2019 - 12 LB 123/19 -, BauR 2020, 248 = juris Rn. 59.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung kann - wovon die Klägerin ebenfalls ausgeht und wozu sich das VG jedenfalls nicht explizit verhalten hat - auch die in § 2 EEG zum Ausdruck gebrachte besondere Bedeutung des Ausbaus von Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien Berücksichtigung finden.

Vgl. VGH Bad.-Württ., Urteil vom 4.4.2023 - 10 S 1560/22 -, NVwZ-RR 2023, 888 = juris Rn. 51.

Mit ihrem (Zulassungs-)Vorbringen legt die Klägerin indes nicht dar, dass dem angegriffenen Urteil im Ergebnis eine fehlerhafte Gewichtung der hier in Rede stehenden Belange/Rechtsgüter zugrunde liegen könnte. Hinsichtlich von der Klägerin angesprochener Verlegungs-/Ausweichmöglichkeiten kann zur Vermeidung von Wiederholungen zunächst auf die vorstehenden Ausführungen unter II. 1. b) aa) und bb) Bezug genommen werden. Eine konkrete Gefährdung des Luftverkehrs leitet das VG aus jeweils näher begründeten Beeinträchtigungen des Platzrundenverkehrs, des Anflugs über das Radial 291° der Navigationsanlage Warburg (VOR WRB) sowie der „gefahrerhöhenden“ Durchführung von Warteverfahren her. Ausgehend von diesen vom (Zulassungs-)Vorbringen - wie ausgeführt - nicht durchgreifend in Zweifel gezogenen Feststellungen des VG wäre im Falle eines Unfalls nicht nur mit einem hohen Sachschaden zu rechnen, sondern wären mit dem Leben und der körperlichen Unversehrtheit (ggf. einer Vielzahl) von Menschen hochrangige verfassungsrechtlich geschützte Rechtsgüter (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) betroffen. Dass diese im hier gegebenen Fall hinter das im überragenden öffentlichen Interesse liegende Vorhaben der Klägerin zurückzutreten haben mit der Folge, dass eine konkrete Gefahr gleichwohl hinzunehmen wäre, macht auch das (Zulassungs-)Vorbringen nicht geltend.

2. Vor diesem Hintergrund weist die Rechtssache auch keine besonderen tatsächlichen oder rechtlichen Schwierigkeiten (Zulassungsgrund nach § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO) auf. Die Begründung des (Zulassungs-)Antrags enthält insoweit über die vorstehend behandelten Aspekte hinaus keine weitergehenden Überlegungen.

3. Aus dem (Zulassungs-)Vorbringen ergibt sich nicht, dass die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung (Zulassungsgrund nach § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO) hat.

Eine Rechtssache hat grundsätzliche Bedeutung, wenn sie eine im betreffenden Berufungsverfahren klärungsbedürftige und für die Entscheidung dieses Verfahrens erhebliche Rechts- oder Tatsachenfrage aufwirft, deren Beantwortung über den konkreten Fall hinaus wesentliche Bedeutung für die einheitliche Anwendung oder Weiterentwicklung des Rechts hat. Dabei ist zur Darlegung dieses Zulassungsgrundes die Frage auszuformulieren und substantiiert auszuführen, warum sie für klärungsbedürftig und entscheidungserheblich gehalten und aus welchen Gründen ihr Bedeutung über den Einzelfall hinaus zugemessen wird.

Diesen Anforderungen wird das (Zulassungs-)Vorbringen nicht gerecht.

Hinsichtlich der von der Klägerin für grundsätzlich bedeutsam gehaltenen Frage,

inwieweit es bei Flugplätzen mit ständiger Flugverkehrskontrolle nicht Sache der örtlichen Flugleitung ist, Gefahren für den Flugverkehr dadurch auszuschließen, dass bei möglichen Gefährdungen der An- und Abflug in einem Umkreis, der durch die örtlichen Pflichtmeldepunkte bestimmt wird, nicht konkret vorgegeben werden muss oder ob es dem jeweiligen Flugzeugführer freisteht, den Anflugweg selbst zu wählen,

zeigt das (Zulassungs-)Vorbringen schon die Entscheidungserheblichkeit nicht auf. Das VG hat weder angenommen, dass der Flugzeugführer den An- bzw. Abflugweg ausnahmslos selbst bestimmen kann, noch hat es die (rechtliche) Befugnis der örtlichen Flugverkehrskontrolle zur Steuerung des Flugverkehrs in der Kontrollzone bzw. in deren näheren Umfeld in Abrede gestellt. Mit der eingehenden Argumentation des VG, warum auch unter Berücksichtigung der (rechtlichen) Möglichkeiten der Luftverkehrslenkung durch die örtliche Flugverkehrskontrolle „gerade bei kritischen [Wetter-]Bedingungen“ und „mehr Verkehr in der Kontrollzone“ das Vorliegen einer konkreten Gefahr „auch und gerade [für] ortsunkundige Luftfahrzeugführer“ nicht ausgeschlossen werden könne, setzt sich das (Zulassungs-)Vorbringen nicht ansatzweise auseinander.

Auch hinsichtlich der weiteren Frage,

inwieweit eine derartige Festsetzung (des Pflichtmeldepunkts HOTEL durch die Vierte Verordnung zur Änderung der Sechsendneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung vom 8.6.2022) rechtswirksam ohne Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen kann und hierbei weder auf rechtswirksame Ausweisung von Konzentrationszonen für Windenergieanlagen noch auf prüffähige und genehmigungsfähige Bauanträge Dritter Rücksicht zu nehmen ist,

ist die Entscheidungserheblichkeit nicht dargetan. Das VG hat es bei seiner Entscheidung vielmehr ausdrücklich dahinstehen lassen, ob der Pflichtmeldepunkt HOTEL sowie das diesbezügliche An- und Abflugverfahren wirksam festgelegt worden sind. Entscheidungserhebliche Fragen können sich in diesem Kontext daher von vornherein nicht stellen.

4. Schließlich macht die Klägerin ohne Erfolg einen der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegenden Verfahrensmangel geltend, auf dem die Entscheidung beruhen kann (Zulassungsgrund nach § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO).

a) Das (Zulassungs-)Vorbringen rügt schon zu Unrecht, dass das VG mit der von ihm hier gewählten Vorgehensweise gegen die Fristbestimmung in § 116 Abs. 2 VwGO verstoßen hat.

Ersetzt das Gericht - wie hier - die Verkündung des Urteils durch dessen Zustellung, ist gemäß § 116 Abs. 2 VwGO das (vollständige) Urteil binnen zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung der Geschäftsstelle zu übermitteln. Im Falle der Gewährung einer Schriftsatzfrist (§ 173 VwGO i. V. m. § 283 Satz 1 ZPO) beginnt die Zwei-Wochen-Frist indes erst mit Ablauf der eingeräumten Schriftsatzfrist.

Vgl. BVerwG, Urteile vom 11.12.2003 - 7 C 19.02 -, BVerwGE 119, 329 = juris Rn. 22, und vom 5.3.1992 - 3 C 48.90 -, juris Rn. 37; Kraft, in: Eyermann, Verwaltungsgerichtsordnung, 16. Aufl. 2022, § 116 VwGO Rn. 15.

In entsprechender Anwendung des § 117 Abs. 4 Satz 2 VwGO genügt für die Wahrung der Zwei-Wochen-Frist die Übermittlung der unterschriebenen (respektive elektronisch qualifiziert signierten) Urteilsformel an die Geschäftsstelle.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 10.11.1999 - 6 C 30.98 -, BVerwGE 110, 40 = juris Rn. 22, m. w. N., und Beschlüsse vom 11.5.2015 - 7 B 18.14 -, ZfB 2015, 85 = juris Rn. 7, und vom 30.6.2014 - 9 B 13.14 -, juris Rn. 3.



Diese Frist hat das VG hier eingehalten. Ausweislich der Protokollausfertigung über die am 15.3.2023 durchgeführte mündliche Verhandlung hat das VG dem beigeladenen Land, für das im Termin (nach vorheriger telefonischer Ankündigung) kein Vertreter anwesend sein konnte, einen Schriftsatznachlass bis zum 29.3.2023 gewährt. Hiervon hat die Bezirksregierung Münster auch Gebrauch gemacht und mit Schriftsatz vom 29.3.2023 eine Stellungnahme „zum Protokoll der Erörterung am 15.03.2023“ abgegeben. Die von den Berufsrichtern, die an der mündlichen Verhandlung teilgenommenen haben, elektronisch qualifiziert signierte Urteilsformel wurde ausweislich des darauf angebrachten Vermerks am 12.4.2023 und damit innerhalb der Zwei-Wochen-Frist des § 117 Abs. 4 Satz 2 VwGO an die Geschäftsstelle übermittelt.

b) Selbst wenn man mit der Klägerin aber gleichwohl einen Verstoß gegen §§ 116 Abs. 2, 117 Abs. 4 Satz 2 VwGO annähme, hätte sie nicht dargelegt, dass das angegriffene Urteil hierauf beruhen kann. Sie stellt sich in diesem Zusammenhang auf den Standpunkt, es handele sich um einen absoluten Verfahrensfehler im Sinne des § 138 Nr. 6 VwGO („wenn die Entscheidung nicht mit Gründen versehen ist“), weshalb es keines Nachweises bedürfe, dass sich der - hier unterstellte - Verfahrensfehler auf das Ergebnis der Entscheidung ausgewirkt habe. Zur Untermauerung verweist sie auf eine Literaturstelle (Neumann/Korbmacher, in: Sodan/Ziekow, Verwaltungsgerichtsordnung, 5. Aufl. 2018, § 138 Rn. 244), in der allerdings im letzten Satz der genannten Randnummer die gegenteilige Meinung vertreten wird, nämlich dass die „verspätete Fällung des Urteils [...] nicht die Voraussetzungen des absoluten Revisionsgrundes des § 138 Nr. 6“ (Hervorhebung nur hier) erfülle. Dass ein Verstoß gegen §§ 116 Abs. 2, 117 Abs. 4 Satz 2 VwGO nicht ohne Weiteres einen absoluten Revisionsgrund im Sinne des § 138 VwGO verwirklicht, entspricht im Übrigen auch der Rechtsprechung des BVerwG.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 10.11.1999 - 6 C 30.98 -,  
BVerwGE 110, 40 = juris Rn. 22 f.,  
und Beschluss vom 14.6.2016 - 4 B 45.15 -,  
juris Rn. 19 ff.

Die demnach erforderliche Darlegung, dass der - unterstellte - Verfahrensfehler sich auf das Urteil ausgewirkt haben könnte, enthält das (Zulassungs-)Vorbringen nicht. Dafür bestehen angesichts der vergleichsweise geringen Überschreitung der Zwei-

Wochen-Frist um (lediglich) zwei Wochen sowie der umfangreichen Protokollierung insbesondere der Angaben des in der mündlichen Verhandlung informatorisch befragten Gutachters der Klägerin, wodurch (zusätzlich) gewährleistet war, dass die mit zunehmendem Zeitablauf nachlassende Erinnerung an den Verhandlungstermin in seinen Einzelheiten noch in dem erforderlichen Maße präsent war, auch im Übrigen keine hinreichend belastbaren Anhaltspunkte.

c) Vor diesem Hintergrund mag dahinstehen, ob die Klägerin sich überhaupt auf den geltend gemachten - hier noch einmal unterstellten - Verfahrensfehler berufen kann oder ob insoweit ein Rügeverlust eingetreten ist, nachdem ihre in der mündlichen Verhandlung anwesenden Vertreter einschließlich ihres Prozessbevollmächtigten keine Einwände gegen die dort bekannt gegebene Vorgehensweise des VG, dem beigeladenen Land einen Schriftsatznachlass bis zum 29.3.2023 zu gewähren und die Verkündung des Urteils durch dessen Zustellung zu ersetzen, erhoben hatten. Die Einhaltung der nunmehr von der Klägerin als unverzichtbar bemühten Frist des § 116 Abs. 2 VwGO in der von ihr nunmehr vertretenen Auslegung war danach jedenfalls offensichtlich ausgeschlossen.