



VERWALTUNGSGERICHTSHOF BADEN-WÜRTTEMBERG

Im Namen des Volkes Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

1.

2.

- Kläger -

prozessbevollmächtigt:

- zu 1, 2 -

gegen

Land Baden-Württemberg,
vertreten durch das Landratsamt Neckar-Odenwald-Kreis,
Renzstraße 10, 74821 Mosbach

- Beklagter -

beigeladen:

prozessbevollmächtigt:

wegen immissionsschutzrechtlicher Genehmigung für zwei Windenergieanlagen (HÖP-1 und HÖP-2) (Windkraft)

hat der 14. Senat des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Hug, den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Nusser und den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Snowadsky

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 22. März 2024

für Recht erkannt:

Die Klagen werden abgewiesen.

Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen jeweils zur Hälfte.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

Die Kläger, eine Flugplatzbetreiberin (Klägerin zu 1, im Folgenden: Klägerin) und ein Pilot (Kläger zu 2, im Folgenden: Kläger), wenden sich gegen eine der Beigeladenen von dem Beklagten erteilte immissionsschutzrechtliche Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb von zwei Windenergieanlagen (WEA).

Die Beigeladene plant die Errichtung und den Betrieb der WEA HÖP-1, Typ Enercon E-115 EP3 E3 mit einer Nennleistung von 4,2 MW, einer Nabenhöhe von 148,98 m, einem Rotordurchmesser von 115,71 m und einer Gesamthöhe von 206,84 m auf den Grundstücken Flst.-Nr. xxxxx, Gemarkung Höpfingen, und Flst.-Nr. xxxx und xxxx, jeweils Gemarkung Hardheim-Bretzingen; der Standort liegt auf einer Höhe von 428,60 m üNN (Höhe der WEA-Spitze 635,44 m üNN). Ferner plant sie die Errichtung und den Betrieb der WEA HÖP-2, Typ Enercon E-138 EP3 E3 mit einer Nennleistung von 4,26 MW, einer Nabenhöhe von 160 m, einem Rotordurchmesser von 138,25 m und einer Gesamthöhe von 229,13 m auf dem Grundstück Flst.-Nr. xxxx, Gemarkung Höpfingen-Waldstetten; der Standort dieser Anlage liegt auf einer Höhe von 426,60 m üNN (Höhe der WEA-Spitze 655,73 m üNN). In räumlichem Zusammenhang mit diesen Anlagen plant eine andere Betreiberin die Errichtung und den Betrieb von

zwei weiteren, gesondert genehmigten (vgl. die Klageverfahren 14 S 219/23 und 14 S 220/23) WEA: HAR-2, Typ Enercon E-138 EP3 E3 mit einer Nennleistung von 4,26 MW, einer Nabenhöhe von 130,64 m, einem Rotordurchmesser von 138,25 m und einer Gesamthöhe von 199,76 m auf den Grundstücken Flst.-Nr. xxxx und für die interne Zuwegung auf den Grundstücken Flst.-Nr. xxx, xxx xxxxxxxxx, allesamt Gemarkung Hardheim-Bretzingen, und WEA HAR-3, ebenfalls Typ Enercon E-138 EP3 E3 mit einer Nennleistung von 4,26 MW, einer Nabenhöhe von 130,64 m, einem Rotordurchmesser von 138,25 m und einer Gesamthöhe von 199,76 m und ebenfalls gelegen auf dem Grundstück Flst.-Nr. xxxx, Gemarkung Hardheim-Bretzingen. Diese Betreiberin hat von ihrem ursprünglichen Plan, noch eine dritte WEA HAR-1 zu errichten und zu betreiben, zuletzt Abstand genommen (vgl. das Klageverfahren 14 S 219/23).

Die Klägerin, deren Gesellschafter zum Zeitpunkt der Genehmigungserteilung hälftig der Flugsportclub Odenwald e. V. und hälftig die Stadt Walldürn waren, die zwischenzeitlich aber zu 100 % vom genannten Verein gehalten wird, betreibt den Verkehrslandeplatz Walldürn. Dessen Genehmigung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 17.03.2006, zuletzt geändert durch Änderungsgenehmigung des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 11.07.2017, umfasst die Anlage und den Betrieb des Flugplatzes für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tag und Nacht, mit einer Start- und Landebahn in Richtung 057°/237°, einer Länge von 820 m und einer Breite von 20 m. Sie erlaubt die Nutzung durch Flugzeuge bis 5.700 kg höchstzulässiges Fluggewicht, Hubschrauber, Motorsegler, Segelflugzeuge und nichtselbststartende Motorsegler sowie – jeweils mit einem sogenannten PPR-Zusatz (prior permission required) – Luftsportgeräte (Ultraleichtflugzeuge, Hängegleiter, Gleitschirme), Personenfallschirme und Freiballone. Der in der Genehmigung festgelegte Bezugspunkt hat die Koordinaten 49 34,9 N 00924, 13 E (WGS 84) und eine Höhe von 1.312 Fuß (400 m). In der Genehmigung ist ein beschränkter Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG im Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den Bezugspunkt festgesetzt. Der Flugsportclub Odenwald e. V. ist Eigentümer und Hauptnutzer des Verkehrslandeplatzes. Er verfügt über 150 aktive Mitglieder und einen Bestand von 12 Flugzeugen, davon sechs zwei- und viersitzige

Motorflugzeuge, vier ein- und zweisitzige Segelflugzeuge sowie einen Motorsegler und ein Ultraleichtflugzeug (jeweils zweisitzig). Der Kläger ist eines der Mitglieder und nutzt den Verkehrslandeplatz regelmäßig. Daneben sind ca. 50 weitere Flugzeuge von Privatpersonen und Unternehmen in insgesamt sechs Hangars am Flugplatz stationiert. Ein wesentlicher Teil des Flugbetriebs besteht in der Ausbildung von Piloten. Insoweit messen die Kläger dem Flugplatz eine große regionale Bedeutung bei.

Die WEA HÖP-1 und HÖP-2 sollen östlich vom Flughafenbezugspunkt in einem Abstand von ca. 3.500 m (HÖP-2) und ca. 3.600 m (HÖP-1) errichtet und betrieben werden. Die in einer Höhe von 2.100 Fuß üNN (ca. 640 m) festgelegte (südliche) Motorflugplatzrunde, die mit Ausnahme einer Abflachung im nördlichen Eck ein die nordöstlich (057°) und südwestlich (237°) ausgerichtete Start- und Landebahn verlängerndes, nach Südosten liegendes Rechteck bildet, kommt den WEA in ihrem östlichen Bereich im Querabflug in der grundsätzlich bei Ostwinden zur Anwendung kommenden Betriebsrichtung 06 – entsprechend der Ausrichtung der Bahn in Richtung 057°, also ca. 060° – bzw. im Queranflug in der grundsätzlich bei Westwinden zur Anwendung kommenden Betriebsrichtung 24 – entsprechend der Ausrichtung der Bahn in Richtung 237°, also ca. 240° – am nächsten. Der Abstand zwischen der zeichnerisch festgelegten idealen Platzrundenlinie und den WEA beträgt dort minimal zwischen 1.050 m und 1.100 m – über die genauen Abstände finden sich in den Unterlagen unterschiedliche Angaben. Ebenfalls festgelegt ist eine allerdings nördlich des Flugplatzes gelegene, deutlich kleinere und von den WEA deshalb insgesamt deutlich entferntere Segelflugplatzrunde.

Nachdem die Beigeladene mit Schreiben vom 13.08.2015 die Erteilung eines Vorbescheids bezogen u. a. auf luftfahrtrechtliche Belange beantragt, diesen Antrag zwischenzeitlich aber (auch nach ablehnenden Stellungnahmen der Landesluftfahrtbehörde vom 19.04.2016 und 07.07.2017) zurückgenommen hatte, liegt der angefochtenen Genehmigung im Wesentlichen folgendes Verfahren zugrunde: Unter dem 20.09.2019, bei der Immissionsschutzbehörde der Beklagten eingegangen am 29.11.2019, beantragte die Beigeladene die Erteilung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung zur Errichtung und zum

Betrieb von zwei WEA, HÖP-1 (seinerzeit noch Typ Enercon E-115 EP3 E3 mit einer Nennleistung von 4,0 MW, einer Nabenhöhe von 148,80 m, einem Rotordurchmesser von 115,71 m und einer Gesamthöhe von 206,65 m; Höhe der WEA-Spitze 635,44 m üNN) und HÖP-2 (seinerzeit noch Typ Enercon E-138 EP3 E2 mit einer Nennleistung von 4,2 MW, einer Nabenhöhe von 160 m, einem Rotordurchmesser von 138,25 m und einer Gesamthöhe von 229,13 m; Höhe der WEA-Spitze 655,83 m üNN). Ab dem 15.04.2021 ging die Immissionsschutzbehörde von vollständigen Antragsunterlagen aus. Am 19.04.2021 machte sie das Vorhaben öffentlich bekannt und holte die Stellungnahmen der Behörden ein, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird. Mit Schreiben vom 30.04.2021 nahm die Deutsche Flugsicherung (DFS) gegenüber dem Regierungspräsidium Stuttgart gutachterlich Stellung und teilte mit, aus zivilen Hindernisgründen und militärischen Flugbetriebsgründen bestünden keine Einwendungen. Am 15.06.2021 erteilte das Regierungspräsidium Stuttgart als Luftfahrtbehörde (unter Auflagen) die Zustimmung im Sinne von § 14 Abs. 1 LuftVG. Es führte zur Begründung u. a. aus, das von der Klägerin angezeigte „mittelfristig große [...] Interesse“ an der Einrichtung von instrumentenbasierten An- und Abflugverfahren sei mangels hinreichender Konkretisierung unerheblich; insoweit seien verschiedene Verfahrensschritte zu durchlaufen, deren Ausgang sich als offen darstelle. Ohnehin sei nicht von einer künftigen Gefahr auszugehen, sondern könnten die WEA im Rahmen des Verfahrensdesigns berücksichtigt werden. Die sich aus den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb (NfL 92/13, im Folgenden: Gemeinsame Grundsätze) ergebenden Anforderungen für die Platzrunde würden nicht verletzt. Die WEA befänden sich östlich des Queranflugs und des Querabflugs; auch unter Berücksichtigung ihres Rotors befänden sie sich außerhalb des Mindestabstands von 850 m (sog. Platzrundenschutzbereich). Eine Gefahr bestehe auch nicht bei Ausflügen aus der Platzrunde, die nach Nr. 3.2 der Gemeinsamen Grundsätze in der Regel aus dem Querabflug erfolgten, während Direktabflüge aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Lärmvermeidung möglich seien, wenn es der Platzrundenverkehr erlaube. Zwar komme das von der Beigeladenen vorgelegte luftverkehrsrechtliche Gutachten von Mxxxx vom 19.03.2021 zu dem Ergebnis, dass Direktabflüge über die WEA bei Windstille nicht mehr möglich

seien und bei Gegenwind Einschränkungen unterlägen. Auch das von der Klägerin vorgelegte Gutachten der Airsight vom 11.12.2019 gehe für Direktabflüge in Betriebsrichtung 06 teilweise von einer gefährlichen Annäherung von Luftfahrzeugen an WEA aus. Mithin würden die Möglichkeiten des Ausflugs aus der Platzrunde eingeschränkt. Dies rechtfertige aber nicht die Verweigerung der Zustimmung, weil, wie im Gutachten von Mxxxx vom 19.03.2021 festgestellt werde, der Querabflug weiterhin möglich sei. Auch unter dem Gesichtspunkt von Sichtbehinderungen liege keine Gefahr vor. Nach dem Gutachten von Airsight vom 11.12.2019 könnten die WEA bei Abflügen in Betriebsrichtung 06 im Steigflug unter Umständen nur schwer zu erkennen sein. Dass beim Steigen und in Kurven im Sichtflug Hindernisse kurzzeitig aus dem Blick gerieten, begründe aber keine Gefahr, die über die allgemeinen Gefahren der Luftfahrt hinausgehe. Für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht gelte die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 24.04.2020, wonach bestehende Gefahren durch die dort vorgeschriebene Nachtkennzeichnung ausgeglichen würden. Auch bei Einflügen in die Platzrunde bestehe keine Gefahr. Diese erfolgten nach Nr. 3.2 der Gemeinsamen Grundsätze in der Regel in den Gegenanflug; Geradeausanflüge (Anflug auf verlängerter Landebahn-Mittellinie) sowie Direktanflüge (Anflug aus variabler Position direkt zum Endanflug) seien aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Lärmvermeidung möglich, wenn es der Platzrundenverkehr erlaube. Das luftverkehrsrechtliche Gutachten von Mxxxx vom 19.03.2021 komme wiederum zu dem Ergebnis, dass Direktanflüge über die WEA bei Windstille nicht möglich seien, aber weiterhin die Möglichkeit zu Geradeauslandungen und zum Einflug in den Gegenanflug bestehe und Direkteinflüge bei Gegenwind Einschränkungen unterlägen, Geradeauslandungen und der Einflug in den Gegenanflug der Platzrunde aber weiterhin ungehindert möglich seien. Auch das Gutachten der Airsight vom 11.12.2019 gehe für Direktanflüge in Betriebsrichtung 24 von einer erhöhten Gefahr einer Annäherung an die WEA aus. Dies begründe aber keine Gefahren, die die Verweigerung der Zustimmung rechtfertigen könnten. Auch hinsichtlich Flügen innerhalb der Platzrunde gehe von den WEA keine Gefahr aus. Das luftverkehrsrechtliche Gutachten von Mxxxx vom 19.03.2021 komme auf der Grundlage von Simulationsflügen zu dem Ergebnis, dass der Platzrun-

denverlauf eingehalten werden könne, dass insbesondere kein Flug die Außen-
grenze eines jenseits der idealen Platzrundenlinie liegenden 250 m-Toleranz-
bereichs verletzen müsse. Das Gutachten komme ebenfalls zu dem Ergebnis,
dass eine laterale Abweichung mit gefährlicher Annäherung an die WEA eine
geringe Gefahr darstelle. Dem schließe sich die Luftfahrtbehörde an. Lediglich
eine Verlängerung des Gegenanflugs in Richtung Osten stelle nach dem Gut-
achten Airsight durch die geringe Distanz zu den WEA teilweise eine hohe Ge-
fahr dar. Es sei aber von der festgelegten Platzrunde und nicht von einer „ver-
längerten Platzrunde“ auszugehen. Rechtsverbindlich sei die auf Grundlage
von § 22 Abs. 1 LuftVO von der Landesluftfahrtbehörde auf Grundlage einer
gutachterlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisationen festgelegte
Platzrunde. Wenn sich in der Praxis ein davon abweichendes Verfahren entwi-
ckelt habe, gebe dies möglicherweise Anlass, eine Änderung der Platzrunde zu
prüfen, könne der Beigeladenen aber nicht entgegengehalten werden. Auch
unter Berücksichtigung dynamischer Effekte im Nachlauf einer WEA sei die Zu-
stimmung zu erteilen. Entsprechend den Gemeinsamen Grundsätzen gelte für
den Flugplatzverkehr in der Platzrunde, dass von dessen Gefährdung grund-
sätzlich dann auszugehen sei, wenn relevante Bauwerke oder sonstige Anla-
gen einen Mindestabstand von 400 m zum Gegenanflug von Platzrunden und/o-
der 850 m zu den anderen Teilen von Platzrunden (inkl. Kurventeilen) unter-
schritten. Die Beurteilung im Einzelfall, ob und inwieweit Bauwerke oder sons-
tige Anlagen die Durchführung des Flugplatzverkehrs beeinträchtigten, solle
auf der Grundlage einer Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation erfol-
gen. Diese Mindestabstände, die auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse
des Gutachtens des Deutschen Luft- und Raumfahrtkongresses (DLR [Deut-
sches Zentrum für Luft- und Raumfahrt], Flugversuche im Nachlauf von großen
Windenergieanlagen, 2017) auch für WEA als ausreichend zu bewerten seien,
würden gewahrt. Auch im konkreten Einzelfall ergebe sich unter Auswertung
der zahlreichen im Verfahren eingeholten (zusammenfassend wiedergegebenen)
Gutachten kein Risiko durch dynamische Effekte im Nachlauf der geplanten
WEA.

Der Beklagte erteilte am 29.12.2022 die immissionsschutzrechtliche Genehmigung
für die Errichtung und den Betrieb von HÖP-1 und HÖP-2. Er führte zur

Begründung u. a. aus, das Regierungspräsidium Stuttgart habe mit Schreiben vom 15.06.2021 der Errichtung der Anlagen HÖP-1 und HÖP-2 auf Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme der DFS vom 30.04.2021 zugestimmt. Dem liege die Einschätzung der Luftfahrtbehörde zu Grunde, dass der beschränkte Bauschutzbereich des Landeplatzes nicht betroffen sei und von den WEA keine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs ausgehe. Hindernisbegrenzungsflächen würden nicht durchstoßen, die Mindestabstände von 400 m zum Gegenanflug von Platzrunden und/oder 850 m zu den anderen Teilen von Platzrunden (inkl. Kurventeilen) nach Nr. 6 der Gemeinsamen Grundsätze würden eingehalten. Zwar sei die Möglichkeit des Einflugs in die und des Ausflugs aus der Platzrunde eingeschränkt (Direktanflüge über die Windkraftanlagen bei Windstille, Direktabflüge in Betriebsrichtung 06), Ein- und Ausflüge blieben im Übrigen aber möglich. Auch unter dem Gesichtspunkt der Sichtbehinderungen liege keine Gefahr vor. Es sei bei Sichtflügen normal, dass Hindernisse beim Steigen und im Kurvenbereich kurzzeitig aus dem Blick gerieten. Auch hinsichtlich Flügen innerhalb der Platzrunde bestehe keine Gefahr. Diese könne eingehalten werden. Lediglich eine Verlängerung des Gegenanflugs in Richtung Osten stelle durch die geringe Distanz zu den WEA teilweise eine hohe Gefahr dar. Es sei aber von der festgelegten – und nicht der verlängerten – Platzrunde auszugehen. Schließlich bestehe für den Flugbetrieb auch kein Risiko durch dynamische Effekte im Nachlauf der geplanten WEA. Insoweit ergebe sich aus den vorliegenden Gutachten, dass Gefahren für das Befliegen der Platzrunde innerhalb ihrer 700 m-Schutzzonengrenze weder von Winddefizit-Effekten oder vom Randwirbel-Nachlauf noch von Turbulenzeffekten ausgingen. Die Genehmigungsbehörde schließe sich der fachlichen Einschätzung der Luftfahrtbehörde und der DFS an. Hinsichtlich der von der Klägerin im Verfahren erhobenen Einwände führte der Beklagte aus, Prüfungsmaßstab sei – insoweit – nicht das baurechtliche Gebot der Rücksichtnahme. Nach der Rechtsprechung müsse die hinzutretende Windenergienutzung nur dann zurückstehen, wenn diese den weiteren Betrieb eines seit Jahrzehnten genehmigten Flugplatzes verhindere oder in einem Ausmaß beeinträchtige, das dem Betreiber unter Berücksichtigung der zeitlichen Priorität seines Flugplatzes trotz der Privilegierung von Windkraftanlagen nicht mehr zumutbar sei. Auch eine bestandskräf-

tige Platzgenehmigung garantiere nicht den ungeschmäleren Fortbestand optimaler Betriebsmöglichkeiten. Weiter sei in Bezug auf den Einwand, dass weniger erfahrene Piloten gefährdet sein könnten, davon auszugehen, dass menschliches Versagen nicht berücksichtigt werden müsse, weil nur derjenige ein Luftfahrzeug führen oder bedienen dürfe, der hierfür eine Erlaubnis habe, die nur unter strengen Voraussetzungen erteilt werde und zu widerrufen sei, wenn diese Voraussetzungen nicht mehr vorlägen. Bei Übungs- und Prüfungsflügen in Begleitung von Fluglehrern würden die Fluglehrer als diejenigen gelten, die das Luftfahrzeug führten oder bedienten. Durch die einschlägigen Regelungen werde mithin gewährleistet, dass die Gefahr menschlichen Versagens soweit wie möglich minimiert werde; das Restrisiko verbleibe unterhalb der Schwelle einer polizeilichen Gefahr.

Der Beklagte machte die immissionsschutzrechtliche Genehmigung anstelle der Zustellung an die Personen, die Einwendungen erhoben haben, am 29.12.2022 öffentlich bekannt. Eine Ausfertigung der Genehmigung wurde vom 30.12.2022 bis 13.01.2023 auf der Internetseite des Neckar-Odenwald-Kreises und auf dem zentralen Internetportal der Bundesländer zugänglich gemacht.

Die Kläger haben am 13.02.2023 die vorliegende Klage erhoben und diese mit Schriftsatz vom 24.04.2023 begründet.

Mit Antrag vom 28.06.2023 hat die Beigeladene ein (vereinfachtes) Änderungs-genehmigungsverfahren vor Errichtung zur Vornahme von Änderungen am Anlagentyp bzw. für einen Wechsel des Anlagentyps nach § 16b Abs. 7 BImSchG eingeleitet. Der Wechsel des Anlagentyps bedinge bei beiden Anlagen die Erhöhung der jeweiligen Nennleistung und bei HÖP-1 außerdem auch eine Erhöhung der Nabenhöhe um 0,18 m, die wegen einer tieferen Gründung aber ohne Auswirkungen auf die Gesamthöhe bleibe. Mit Schreiben vom 19.09.2023 hat die DFS gutachterlich Stellung genommen und mitgeteilt, aus zivilen Hinderungsgründen und militärischen Flugbetriebsgründen bestünden keine Einwendungen. Am 27.09.2023 hat das Regierungspräsidium Stuttgart (unter Auflagen) die Zustimmung im Sinne von § 14 Abs. 1 LuftVG erteilt. Es hat zur Begründung u. a. ausgeführt, die Entscheidung richte sich nach § 14 Abs. 1

LuftVG. Die WEA befänden sich in ausreichender Entfernung zum Verkehrslandeplatz Walldürn. Unter allen zu betrachtenden Gesichtspunkten sei nicht von einer Gefährdung des Luftverkehrs auszugehen. Maßstab sei die konkrete Gefahr. Die Zustimmung könne nicht bereits bei einer unterhalb der Gefahrenschwelle liegenden Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Luftverkehrs versagt werden. Ebenso wenig sei Prüfungsmaßstab, ob das baurechtliche Gebot der Rücksichtnahme verletzt werde; diese Entscheidung obliege der Immissionschutzbehörde. Unter dem 16.11.2023 hat der Beklagte der Beigeladenen die Änderungsgenehmigung erteilt, zu deren Begründung er u. a. unter Bezugnahme auf die Zustimmung des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 27.09.2023 und die Stellungnahme der DFS vom 19.09.2023 ausgeführt hat, durch den Anlagenwechsel ergäben sich gegenüber der bisherigen Planung keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Belange des Luftverkehrs und der Luftsicherheit. Der Beklagte hat die Änderungsgenehmigung vom 16.11.2023 unter dem 05.12.2023 ins gerichtliche Verfahren ein. Das Gericht hat diese noch am selben Tage an den Prozessbevollmächtigten des Klägers übersandt, der seine Klage mit Schriftsatz vom 06.12.2023 auch auf die Änderungsgenehmigung erstreckt hat. Diesbezüglich hat er die Klage mit Schriftsatz vom 07.03.2024 begründet.

Zur Begründung ihrer Klage machen die Kläger mit im Einzelnen näher erläuterten Argumenten geltend: Sowohl die Zustimmung des Regierungspräsidiums Stuttgart als auch die sich darauf stützende immissionsschutzrechtliche Genehmigung des Landratsamts genügten nicht den Anforderungen aus dem Luftverkehrsgesetz, dem Bauplanungsrecht und an den Schutz von Leib und Leben und den daraus jeweils resultierenden spezifischen Belangen der Kläger.

Sie beantragen,

die der Beigeladenen vom Beklagten erteilte immissionsschutzrechtliche Genehmigung vom 29.12.2022 in der Gestalt der Änderungsgenehmigung vom 16.11.2023 (Windenergieanlagen HÖP-1 und HÖP-2) aufzuheben.

Der Beklagte und die Beigeladene beantragen jeweils,

die Klage abzuweisen.

Der Beklagte hält die Klage des Klägers zu 2 für unzulässig. Im Übrigen verteidigt er die angegriffene Genehmigung insbesondere unter Bezugnahme auf die Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Die Beigeladene hält beide Klagen für unzulässig. Unabhängig davon verteidigt sie ebenfalls die angegriffene Genehmigung. Hinsichtlich der auf die Änderungsgenehmigung bezogenen Einwände sei die Klage nicht binnen der maßgeblichen Frist des § 6 UmwRG begründet worden.

Dem Senat haben die Antragsunterlagen der Beigeladenen (drei Ordner) und die Verwaltungsvorgänge des Beklagten (neun Bände) vorgelegen. Ferner haben die Antragsunterlagen der Beigeladenen aus dem Änderungsgenehmigungsverfahren (ein Ordner) sowie die entsprechenden Verwaltungsvorgänge des Beklagten (drei Bände) vorgelegen. Außerdem haben die Antragsunterlagen und Verwaltungsvorgänge aus den Verfahren 14 S 219/23 (betreffend HAR-2) und 14 S 220/23 (betreffend HAR-3) einschließlich der Unterlagen aus den jeweiligen Änderungsverfahren und die jeweiligen Gerichtsakten vorgelegen. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf diese, auf die zwischen den Beteiligten gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klagen haben keinen Erfolg. Die Klage der Klägerin ist zulässig, aber unbegründet (A.). Die Klage des Klägers ist bereits unzulässig (B.).

A. Die Klage der Klägerin ist zulässig, aber unbegründet.

I. Die Klage, über die der erkennende Gerichtshof gemäß § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3a VwGO erstinstanzlich entscheidet und vor deren Erhebung es gemäß § 68 Abs. 1 Satz 1 VwGO i. V. m. § 15 Abs. 4 AGVwGO nicht der Nachprüfung

der Genehmigung in einem Vorverfahren bedurfte, ist als Anfechtungsklage statthaft und auch im Übrigen zulässig.

1. Sie richtet sich gegen die ursprüngliche immissionsschutzrechtliche Genehmigung vom 29.12.2022 in der Gestalt der Änderungsgenehmigung vom 16.11.2023, die mit der ursprünglichen mangels inhaltlicher Trennbarkeit eine untrennbare Einheit bildet (vgl. Senatsurteil vom 31.08.2023 - 14 S 2140/22 - juris Rn. 18; für das Fachplanungsrecht BVerwG, Urteil vom 18.03.2009 - 9 A 31.07 - NVwZ 2010, 63, juris Rn. 23 f.). Bei der Einbeziehung der Änderungsgenehmigung während des Klageverfahrens handelt es sich um eine zulässige Klageänderung (vgl. Wöckel in Eyermann, VwGO, 16. Aufl., § 91 Rn. 8), denn sie ist jedenfalls sachdienlich im Sinne von § 91 Abs. 1 VwGO, da sie die endgültige Beilegung des Rechtsstreits fördert.

2. Mit Erhebung der Klagen am 13.02.2022 hat die Klägerin die gemäß § 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO (vgl. § 15 Abs. 4 AGVwGO) maßgebliche Monatsfrist ab Bekanntmachung gewahrt. Denn der Beklagte hat die Zustellung des Genehmigungsbescheids an die Personen, die Einwendungen erhoben haben, durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt. Die in solchen Fällen an das Ende der Auslegung gekoppelte Klagefrist begann aber erst am 13.01.2022 zu laufen (vgl. § 10 Abs. 8 Satz 5 BImSchG, Dietlein in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, BImSchG § 10 Rn. 260), weil eine Ausfertigung der Genehmigung in der Zeit vom 30.12.2021 bis 13.01.2022 zur Einsicht auslag. Die klagändernde Einbeziehung der untrennbar mit der ursprünglichen Genehmigung verbundenen Änderungsgenehmigung vom 16.11.2023 unterlag hingegen nicht der Klagefrist des § 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.11.2020 - 8 C 22.19 - NVwZ 2021, 564, juris Rn. 25).

3. Die Klägerin ist auch klagebefugt.

Nach § 42 Abs. 2 VwGO ist die Klage nur zulässig, wenn der Kläger geltend macht, durch das streitgegenständliche Verhalten der öffentlichen Gewalt in seinen Rechten verletzt zu sein. Das ist dann der Fall, wenn nach dem tatsächlichen Klagevorbringen eine Verletzung eigener subjektiver Rechte des Klägers

bzw. der Klägerin möglich erscheint. Dies ist bereits dann anzunehmen, wenn eine Verletzung eigener subjektiver Rechte des Klägers bzw. der Klägerin nicht offensichtlich und eindeutig nach jeder Betrachtungsweise ausgeschlossen ist (BVerwG, Urteil vom 10.07.2001 - 1 C 35.00 - BVerwGE 114, 356, juris Rn. 15). Eine Norm des öffentlichen Rechts hat nur dann drittschützenden Charakter, wenn sie nicht nur öffentlichen Interessen, sondern – zumindest auch – Individualinteressen derart zu dienen bestimmt ist, dass die Träger der Individualinteressen die Einhaltung des Rechtssatzes verlangen können sollen (BVerwG, Urteil vom 17.06.1993 - 3 C 3.89 - BVerwGE 92, 313, juris Rn. 35). In diesem Sinn drittschützend ist eine Norm, die das geschützte Recht sowie einen bestimmten und abgrenzbaren Kreis der hierdurch Berechtigten erkennen lässt (BVerwG, Urteile vom 11.10.2016 - 2 C 11.15 - BVerwGE 156, 180, juris Rn. 27; vom 10.04.2008 - 7 C 39.07 - BVerwGE 131, 129, juris Rn. 19).

Gemessen daran ist die Klägerin klagebefugt. Dies folgt mangels einer gerade sie schützenden Dimension zwar nicht aus einer möglichen Verletzung des materiellen Gehalts der gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG anwendbaren Regelungen in § 14 Abs. 1, § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG (a)), wohl aber aus einer möglichen Verletzung des materiellen Gehalts der ebenfalls § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG anwendbaren Regelungen in § 14 Abs. 2, § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG (b)). Dahinstehen kann deshalb, ob die Klägerin aus den von ihr weiterhin als verletzt gerügten Vorschriften eine Klagebefugnis ableiten kann.

a) Die als verletzt gerügten, für die gemäß § 14 Abs. 1 i. V. m. § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG zu treffende Zustimmungsentscheidung materiell maßgeblichen Vorgaben begründen keinen derartigen Schutz der Klägerin (vgl. NdsOVG, Urteil vom 18.07.2007 - 12 LC 56/07 - juris Rn. 43; vgl. allerdings auch Urteil vom 13.11.2019 - 12 LB 123/19 - juris Rn. 71; a. A. ggf. Giemulla in ders./Schmid, LuftVG, § 12 Rn. 21). Nach § 14 Abs. 1 LuftVG darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken außerhalb des Bauschutzbereichs, die eine Höhe von 100 m über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen. Für dieses formale Zustimmungserfordernis kommt es in der Sache darauf an, ob Sicherheitsgesichtspunkte der Durchführung des Vorhabens entgegenstehen;

namentlich kommt es insbesondere auf die Frage an, ob das Vorhaben eine konkrete Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs begründet (vgl. Senatsurteil vom 24.05.2023 - 14 S 1705/22 - juris Rn. 34). Diese materiellen Maßgaben dienen den Individualinteressen der Klägerin nicht auf die Weise, dass ihr eine rechtliche Durchsetzungsmacht zuteilwerden soll. Denn der in § 14 Abs. 1 LuftVG normierte Zustimmungsvorbehalt für die Errichtung von Bauwerken, die außerhalb des Bauschutzbereichs (vgl. § 12 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 und 3 LuftVG) – d. h. beinahe im gesamten Bundesgebiet (vgl. Grabherr in ders./Reidt/Wysk, LuftVG, § 14 Rn. 1) – eine Höhe von 100 m über der Erdoberfläche überschreiten, bezweckt den Schutz von Allgemeininteressen und lässt keinen bestimmten und abgrenzbaren Kreis der durch sie Berechtigten oder individualisierte Schutzadressaten erkennen. Die Regelung dient auch in Zusammenschau mit § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG ausschließlich der Sicherung der Luftfahrt, mithin der Förderung des Luftverkehrs und seiner Sicherung vor baulichen Hindernissen (vgl. NdsOVG, Urteil vom 18.07.2007 - 12 LC 56/07 - juris Rn. 43 m. w. N.; in diese Richtung bereits Senatsurteil vom 24.05.2023 - 14 S 1705/22 - juris Rn. 34; a. A. ggf. Giemulla in Giemulla/Schmid, LuftVG, § 12 Rn. 21). Sie gilt, anders als etwa die Regelungen zu den Bauschutzbereichen (vgl. § 12 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 und 3 LuftVG), gerade ohne Bezug zu einzelnen Flugplätzen und typischen Flugverfahren und nimmt vor allem den Streckenflug in den Blick (vgl. Agatz, Handbuch Windenergie, 19. Aufl., S. 303). Soweit die Klägerin auf nach ihrer Auffassung abweichende Rechtsprechung des NdsOVG (Urteil vom 13.11.2019 - 12 LB 123/19 - juris Rn. 71) verweist, war dort die Frage der Klagebefugnis von zivilen Luftfahrtteilnehmern ausdrücklich offengelassen worden. Bejaht worden war ausschließlich die Klagebefugnis des Bundes (als Träger der Bundeswehr), der von § 14 Abs. 1 LuftVG insoweit in individualisierender Weise in den Blick genommen wird, als dieser den militärischen Luftverkehr im Bundesgebiet – vom Ausnahmefall der Übung verbündeter Streitkräfte abgesehen – gemäß Art. 87a Abs. 1 GG allein wahrnimmt; hilfsweise war zudem Art. 87a GG angeführt worden, dem entnommen wird, dass es der Bundeswehr im Rahmen ihres „verteidigungspolitischen Beurteilungsspielraums obliegt, das Gefährdungspotential einer Windenergieanlage im Korridor einer Tiefflugübungsstrecke zu beurteilen“ (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.12.1994 - 11 C 18.93 - juris Rn. 24; Beschluss vom 05.09.2006 - 4 B 58.06 - juris Rn. 8). Für die

Klägerin als eine Teilnehmerin unter vielen am zivilen Luftverkehr lässt sich eine vergleichbare Individualisierung und Verantwortlichkeit hingegen nicht begründen.

b) Wohl aber vermitteln die der Sache nach ebenfalls als verletzt gerügten materiellen Vorgaben von § 14 Abs. 2 i. V. m. § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG die Klagebefugnis.

Nach § 14 Abs. 2 Satz 1 LuftVG gilt das Gleiche – namentlich das luftfahrtbehördliche Zustimmungserfordernis gemäß § 14 Abs. 1 LuftVG – für Anlagen von mehr als 30 m Höhe auf natürlichen oder künstlichen Bodenerhebungen, sofern die Spitze dieser Anlage um mehr als 100 m die Höhe der höchsten Bodenerhebung im Umkreis von 1,6 km Halbmesser um die für die Anlage vorgesehene Bodenerhebung überragt. Nach § 14 Abs. 2 Satz 2 LuftVG gilt im Umkreis von 10 Kilometern Halbmesser um einen Flughafenbezugspunkt als Höhe der höchsten Bodenerhebung die Höhe des Flughafenbezugspunkts. Auch diese Zustimmung hängt materiell davon ab, ob Sicherheitsgesichtspunkte der Durchführung des Vorhabens entgegenstehen; namentlich kommt es insbesondere auf die Frage an, ob das Vorhaben eine konkrete Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs begründet.

Die Voraussetzungen dieses gegenüber § 14 Abs. 1 LuftVG weitergehenden Zustimmungsvorbehalts sind erfüllt. Die WEA, die eine Höhe von mehr als 30 m haben und auf natürlichen Bodenerhebungen stehen, liegen innerhalb eines Radius von 10 km um den in der Genehmigungsurkunde (§ 52 Abs. 2 Nr. 1, § 42 Abs. 2 Nr. 3 LuftVZO) angegebenen Flughafenbezugspunkt in Höhe von 400 m. Sie überragen diesen auch um mehr als 100 m, weil ihre Spitzen eine Höhe von (deutlich) über 500 m erreichen. Der Anwendungsbereich der Vorschrift ist auch nicht deshalb verschlossen, weil die Klägerin keinen Flughafen, sondern einen Verkehrslandeplatz mit beschränktem Bauschutzbereich betreibt. Zwar ist in § 14 Abs. 2 Satz 2 LuftVG vom Flughafenbezugspunkt die Rede. Auch wird im Luftverkehrsgesetz grundsätzlich begrifflich zwischen Flughäfen und Landeplätzen unterschieden (vgl. § 6 Abs. 1 LuftVG, vgl. ferner Reidt in Grabherr/ders./Wysk, LuftVG, § 6 Rn. 19 f.). Aber auch Landeplätze verfügen

über einen „Bezugspunkt“ (vgl. § 52 Abs. 2 Nr. 1, § 42 Abs. 2 Nr. 3 LuftVZO), der im Luftverkehrsgesetz nicht durchgängig als Landeplatz- oder Flugplatzbezugspunkt, sondern auch als Flughafenbezugspunkt bzw. als der dem Flughafenbezugspunkt entsprechende Punkt (vgl. § 17 Abs. 1 Nr. 2 LuftVG; vgl. ferner auch § 17 Abs. 1 LuftVG in der Fassung vom 10.05.2007) bezeichnet wird. Insofern fehlt es nicht nur an begrifflicher Eindeutigkeit, sondern auch an anderweitigen Anhaltspunkten dafür, dass die Wirkungen des § 14 Abs. 2 Satz 2 LuftVG auf Flughäfen beschränkt werden sollten. Insbesondere liegt es auch systematisch fern, dass § 14 Abs. 2 Satz 2 LuftVG letztlich doch den eigentlich in § 12 Abs. 1 Satz 2, Abs. 3 LuftVG geregelten Bauschutz in der weiteren Umgebung von Flughäfen zum Gegenstand hat, soll er doch vor Beeinträchtigung des Luftverkehrs gerade außerhalb des Bauschutzbereichs schützen. Auch in der Sache sind keine Gründe dafür ersichtlich, hier lediglich den Schutz von Flughäfen und nicht auch den von Landeplätzen auszuweiten.

Die für die hiernach zu treffende Zustimmungsentscheidung materiell maßgeblichen Vorgaben, deren Verletzung sich angesichts der von der Klägerin aufgezeigten Komplexität der Gefahrenprognose nicht von vornherein ausschließen lässt, dienen, vermittelt über § 14 Abs. 2 Satz 2 LuftVG, jedenfalls hinsichtlich des Start- und Landeverkehrs gerade auch dem Schutz der Klägerin (a. A. NdsOVG, Urteil vom 18.07.2007 - 12 LC 56/07 - juris Rn. 43). Anders als § 14 Abs. 1 LuftVG nimmt die Regelung, vermittelt durch den sog. Flughafen- bzw. Landeplatzbezugspunkt, dessen Höhe im Radius von 10.000 m für die Frage des Übertragens maßgeblich ist, gerade den Flughafen bzw. Landeplatz – und damit den hinter diesem stehenden Betreiber – in den Blick, hebt diesen damit aus dem Kreis sonstiger Betroffener – Piloten, Fluggesellschaften, Passagiere, Anwohner – heraus und lässt ihm auf diese Weise besonderen Schutz zuteilwerden. Anders als § 14 Abs. 1 LuftVG sollen hier nicht ausschließlich Gefahren für den Streckenflugverkehr abgewehrt werden, sondern soll gerade für Flughäfen bzw. Landeplätze jede Gefährdung ausgeschlossen werden (vgl. Grabherr in ders./Reidt/Wysk, LuftVG, § 14 Rn. 2). Systematische Erwägungen sprechen nicht gegen ein solches Verständnis. Zwar sehen die in § 12 LuftVG geregelten Bauschutzbereiche einen noch weitergehenden Schutz von Flughä-

fen und Flugplätzen vor. Dies schließt entgegen der Auffassung der Beigeladenen aber nicht aus, dass Flugplatzbetreiber auch jenseits der Bauschutzbereiche geschützt werden. Auch die Gesetzesbegründung spricht entgegen der Auffassung der Beigeladenen nicht gegen einen derartigen Schutz (vgl. BT-Drs. 3/100, S. 14 zu § 10c Abs. 2 LuftVG a. F.). Darin wird zwar formuliert, dass Satz 2 der Klarstellung des Begriffs der „Höhe der umgebenden Landschaft“ diene. Tatsächlich bewirkt die Regelung entgegen dem eigentlichen Sinn des Begriffs der „Klarstellung“ aber ganz offensichtlich eine substantielle Verschiebung der Maßstäbe der Zustimmungsbedürftigkeit. Denn sie führt dazu, dass nicht die höchste Bodenerhebung im Umkreis von 1,6 km Halbmesser um die Anlage für die Frage des Überragens maßgeblich ist, sondern die Höhe des Flughafenbezugspunkts. Damit aber werden höhere Bodenerhebungen im Umkreis von 1,6 km Halbmesser um die Anlage unbeachtlich. Dass der Gesetzgeber dem Umgebungsschutz von Flugplätzen eine besondere Bedeutung beigemessen hat, kommt darin gerade zum Ausdruck.

4. Auch fehlt es der Klägerin entgegen der Auffassung der Beigeladenen nicht am erforderlichen Rechtsschutzbedürfnis. Der Einwand, die Klage gegen die Genehmigung der WEA HÖP-1 und HÖP-2 sei nutzlos, weil sie sich nicht zusätzlich auch gegen die (bestandskräftige) Genehmigung der WEA HAR-3 richte, von der deshalb ohnehin die hier geltend gemachten Belastungen ausgehen würden, verfängt nicht. Denn die Klage wäre nur dann in einer das Rechtsschutzbedürfnis ausschließenden Weise nutzlos, wenn das erstrebte Urteil der Klägerin offensichtlich keinerlei rechtlichen oder tatsächlichen Vorteil bringen, insbesondere ihre Rechtsstellung nicht verbessern könnte (BVerwG, Urteil vom 08.07.2009 - 8 C 4.09 - NVwZ-RR 2009, 980 juris Rn. 24). Daran fehlt es hier, denn die von der Klägerin geltend gemachten Belastungen folgen teils abhängig auch von der wechselnden Wetterlage in unterschiedlicher Intensität jeweils aus jeder einzelnen WEA. Im Erfolgsfalle käme die Klägerin deshalb in den Genuss des tatsächlichen Vorteils, dass die von ihr geltend gemachten Belastungen immerhin von weniger WEA ausgingen.

II. Die Klage ist aber unbegründet. Die angefochtene Genehmigung ist nicht rechtswidrig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Maßgeblich für die der Entscheidung des Senats zugrunde zu legende Sach- und Rechtslage ist der Zeitpunkt des Erlasses des Genehmigungsbescheids; damit bleiben spätere Änderungen zulasten des Betreibers außer Betracht, nachträgliche Änderungen zugunsten des Betreibers sind jedoch zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.09.2019 - 7 C 5.18 - BVerwGE 166, 321, juris Rn. 43; HessVGH, Beschluss vom 14.01.2021 - 9 B 2223/20 - NVwZ-RR 2012, 293, juris Rn. 10, jeweils m. w. N.; Senatsurteil vom 31.08.2023 - 14 S 2140/22 - juris Rn. 21; a. A. noch VGH Bad.-Württ., Urteil vom 14.05.2012 - 10 S 2693/09 - VBIBW 2012, 431, juris Rn. 60 ff.). Für den Prüfungsgegenstand der Änderungsgenehmigung (vgl. § 16b Abs. 7 Satz 1 BImSchG) ist auf den Zeitpunkt ihres Erlasses abzustellen; auch insoweit bleiben spätere Änderungen zulasten des Betreibers außer Betracht und sind nachträgliche Änderungen zugunsten des Betreibers zu berücksichtigen (vgl. Senatsurteil vom 20.12.2023 - 14 S 218/23 - juris Rn. 70).

Ausgehend davon steht der angefochtenen Genehmigung nicht gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG der materielle Gehalt der Regelung in § 14 Abs. 2 i. V. m. § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG entgegen (1.). § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG (2.) ist ebenso wie dem bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebot Genüge getan (3.). Auch der Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes wird ausreichend Rechnung getragen (4.). Schließlich stehen auch Grundrechte nicht entgegen (5.).

1. Der angefochtenen Genehmigung stehen nicht die materiellen Vorgaben der § 14 Abs. 2 i. V. m. § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG entgegen.

Nach § 14 Abs. 1 LuftVG darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken außerhalb des Bauschutzbereichs, die eine Höhe von 100 m über der Erdoberfläche überschreiten, wie gezeigt, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen. Nach § 14

Abs. 2 Satz 1 LuftVG gilt das gleiche für Anlagen von mehr als 30 m Höhe auf natürlichen oder künstlichen Bodenerhebungen, sofern die Spitze dieser Anlage um mehr als 100 m die Höhe der höchsten Bodenerhebung im Umkreis von 1,6 km Halbmesser um die für die Anlage vorgesehene Bodenerhebung überragt. Nach § 14 Abs. 2 Satz 2 LuftVG gilt im Umkreis von 10 km Halbmesser um einen Flughafenbezugspunkt als Höhe der höchsten Bodenerhebung die Höhe des Flughafenbezugspunkts. Während für die Errichtung von Bauwerken innerhalb des Bauschutzbereichs zum Schutz des Start- und Landevorgangs an Flugplätzen die sich aus § 12 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 und § 17 LuftVG ergebenden Baubeschränkungen gelten, bezieht sich § 14 LuftVG auf die Errichtung von Baubeschränkungen außerhalb des Bauschutzbereichs zum Schutz des Streckenflugverkehrs (vgl. Wysk in Grabherr/Reidt/ders., LuftVG, § 14 Rn. 1).

Die Regelungen dienen der Sicherung der Luftfahrt, mithin der Förderung des Luftverkehrs und seiner Sicherung vor baulichen Hindernissen (vgl. OVG Rh.-Pf., Beschluss vom 07.03.2005 - 8 A 12244/04 - NVwZ-RR 2005, 536, juris Rn. 7). Die zuständige Luftfahrtbehörde nimmt, wie sich § 14 Abs. 2 i. V. m. § 12 Abs. 2 Satz 5 LuftVG entnehmen lässt, eine fachliche Beurteilung unter ausschließlich luftverkehrssicherheitslichen Erwägungen vor. Die Zustimmung der Luftfahrtbehörde darf damit nur versagt werden, wenn luftverkehrliche Sicherheitsgesichtspunkte die Durchführung des geplanten Bauwerks verbieten (vgl. Giemulla in Giemulla/Schmid, LuftVG, § 12 Rn. 16). Hierfür muss daher gemäß §§ 14, 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG eine konkrete Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs vorliegen. Dies ist der Fall, wenn in dem zu beurteilenden konkreten Einzelfall in überschaubarer Zukunft mit einem Schadenseintritt an geschützten Rechtsgütern 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 16.07.1965 - IV C 30.65 - BVerwGE 21, 354, juris Rn. 11; zu § 12 LuftVG: OVG NRW, Urteil vom 09.04.2014 - 8 A 430/12 - DVBl 2015, 915, juris Rn. 86). Neben Schäden an den Rechtsgütern Leben, Gesundheit und Eigentum sind auch die Beeinträchtigungen der als flugbetriebliche Regelung gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 1 LuftVO

festgelegten Platzrunde, die der Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs dient (vgl. NdsOVG, Beschluss vom 24.01.2020 - 7 LA 7/19 - juris Rn. 11; OVG NRW, Urteil vom 22.01.1997 - 20 S 73/96.AK - juris), in den Blick zu nehmen. Insoweit kommt den Vorschriften der Charakter einer ordnungsrechtlichen Generalklausel zu (vgl. zu § 12 LuftVG: BVerwG, Beschluss vom 09.02.2015 - 4 B 39.14 - juris Rn. 6 m. w. N.). Zur Beantwortung der Frage, ob eine konkrete Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs oder die Allgemeinheit vorliegt, ist eine Gefahrenprognose erforderlich (vgl. OVG Schlesw.-H., Urteil vom 19.01.2017 - 1 LB 18/15 - juris Rn. 66). Dabei sind an die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts umso geringere Anforderungen zu stellen, desto größer der drohende Schaden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.02.1974 - I C 31.72 - BVerwGE 45, 51, juris Rn. 41 m. w. N.).

Da Baubeschränkungen zu einer materiell-rechtlichen Einschränkung der durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Baufreiheit führen – es handelt sich um Inhalts- und Schrankenbestimmungen des Eigentums im Sinne von Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG; § 19 LuftVG hält insoweit für den Fall der Ausgleichspflichtigkeit zur Sicherstellung der Verhältnismäßigkeit eine gesetzliche Entschädigungsregelung bereit (vgl. BayVGH, Urteil vom 15.09.2009 - 8 ZB 09.1409 - NVwZ-RR 2010, 136, juris Rn. 7 m. w. N.) –, ist die luftrechtliche Beurteilung am Verhältnismäßigkeitsgrundsatz auszurichten. Die Zustimmung darf aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nur versagt werden, wenn dies für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist. Erforderlich ist eine Maßnahme im Allgemeinen dann nicht, wenn das Ziel der staatlichen Maßnahme auch durch ein anderes, gleich wirksames Mittel erreicht werden kann, das das betreffende Grundrecht nicht oder deutlich weniger einschränkt (vgl. BVerfG, Kammerbeschluss vom 08.03.2011 - 1 BvR 47/05 - NVwZ 2011, 743, juris Rn. 21; BVerwG, Beschluss vom 26.02.2004 - 4 B 95.03 - NVwZ 2004, 869, juris Rn. 4).

Bei der Entscheidung der Landesluftfahrtbehörde handelt es sich nicht um eine Planungs- oder Ermessensentscheidung; diese unterliegt voller gerichtlicher Überprüfung (BVerwG, Urteile vom 07.04.2016 - 4 C 1.15 - juris Rn. 22 und vom 16.07.1965 - IV C 30.65 - BVerwGE 21, 354, juris Rn. 10; OVG Rh.- Pf.,

Beschluss vom 07.03.2005 - 8 A 12244/04 - juris Rn. 7; Senatsurteil vom 24.05.2023 - 14 S 1705/22 - juris Rn. 33). Die Zustimmung der Landesluftfahrtbehörde ist ebenso wie deren Versagung als ein Verwaltungsinternum anzusehen. Die Immissionsschutzbehörde ist an die Zustimmung der Landesluftfahrtbehörde bzw. deren Verweigerung gebunden (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.07.1965 - IV C 30.65 - BVerwGE 21, 354, juris Rn. 10; OVG Schlesw.-H., Urteil vom 19.01.2017 - 1 LB 18/15 - juris Rn. 54, vgl. ferner Wysk in Grabherr/Reidt/ders., LuftVG, § 12 Rn. 47, 69 f.).

Gemessen daran hat die Luftfahrtbehörde ihre Zustimmung hier zu Recht erteilt. Die Verneinung einer konkreten Gefahr für den Luftverkehr ist nicht deshalb zu beanstanden, weil die konkrete flugbetriebliche Situation im Ausgangsverfahren (a)) bzw. im Änderungsgenehmigungsverfahren (b)) nicht ausreichend in den Blick genommen oder weil gegen Vorfestlegungen aus vorangegangenen Verfahren verstoßen worden wäre (c)). Sie genügt den Anforderungen auch mit Blick auf die Bemühungen der Klägerin um die Einrichtung eines satellitenbasierten Instrumentenanflugverfahrens (d)). Eine hinreichende Wahrscheinlichkeit für einen Schadenseintritt folgt auch nicht aus Sichteinschränkungen (e)) oder dem Umstand, dass sich die WEA auf die für den Anflug und Abflug zur Verfügung stehenden Verfahren auswirken (f)). Dem Risiko menschlichen Versagens war weder in Bezug auf ausgebildete Piloten (g)) noch in Bezug auf Flugschüler (h)) stärker Rechnung zu tragen. Eine Gefahr ergibt sich auch nicht aus dem von der Klägerin geltend gemachten regelmäßigen Erfordernis der Verlängerung der Platzrunde (i)). Auch sämtliche auf die aerodynamischen Wirkungen von WEA bezogenen Einwände verfangen nicht (j)). Teils sind die von der Klägerin der Sache nach erhobenen Einwände von vornherein unerheblich (k)). Die Gefahrprognose greift ferner auch nicht unter dem Gesichtspunkt der aus Sicht der Klägerin erforderlichen Gesamtbetrachtung zu kurz (l)).

a) Mit ihrem Einwand, es fehle an einer hinreichenden Betrachtung der konkreten flugbetrieblichen Situation durch die Luftsicherheitsbehörde, die sich ausschließlich auf die Stellungnahmen der DFS gestützt habe, die ihrerseits aber nur begrenzte, namentlich navigations- und verfahrenstechnische Fragen

prüfe, die vor allem bei größeren Flugplätzen von Relevanz seien, dringt die Klägerin nicht durch. Dieser Vorwurf liegt schon in tatsächlicher Hinsicht fern, weil die Luftfahrtbehörde ganz offensichtlich eine umfangreiche eigene Prüfung gerade auch mit Blick auf den konkreten Flugplatz vorgenommen hat, bei der sie sämtliche Gutachten und Stellungnahmen in den Blick genommen und ausgewertet und den im Verfahren beteiligten Gutachtern darüber hinaus Gelegenheit gegeben hat, ihre Gutachten mündlich näher zu erläutern. Ohnehin handelt es sich bei der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung aber um eine gebundene Entscheidung. Auf die Frage, in welchem Umfang der Beklagte den Sachverhalt richtig und vollständig erfasst und die erforderlichen Wertungen zutreffend vorgenommen hat, käme es deshalb von vornherein nicht entscheidungserheblich an.

b) Die Klägerin dringt auch mit ihrem Einwand nicht durch, im Änderungsgeheimungsverfahren seien die aerodynamischen Effekte der WEA nicht erneut untersucht worden, obwohl dies mit Blick auf die Erhöhung der Leistung erforderlich gewesen sei. Denn auch dieser Einwand trifft in der Sache nicht zu, weil eine Untersuchung auch der aerodynamischen Effekte der WEA offensichtlich stattgefunden hat. Mit Blick auf die gerichtliche Vollprüfungspflicht ist der Einwand zusätzlich auch unerheblich. Offenbleiben kann insoweit die Frage der Präklusion der Klägerin gemäß § 6 UmwRG, die der Beigeladene mit der Begründung aufwirft, der Kläger habe die Klage mit Schriftsatz vom 06.12.2023 geändert, seine geänderte Klage aber erst nach Ablauf von mehr als 10 Wochen mit Schriftsatz vom 07.03.2024 mit diesem neuen Argument begründet (vgl. dazu bereits Senatsurteil vom 20.12.2023 - 14 S 218/23 - juris Rn. 67 m. w. N.).

c) Auch mit dem weiteren Einwand, es habe zuvor Stellungnahmen der Luftfahrtbehörde gegeben, in denen diese von einer konkreten Gefahr ausgegangen sei, dringt die Klägerin nicht durch. Diese hindern die Luftfahrtbehörde nicht an der Zustimmungserteilung. Das auf Erteilung eines Vorbescheids gerichtete Verfahren war nie zu einem Abschluss gekommen. Die zunächst ablehnende Haltung der Luftfahrtbehörde ist als bloßes Verwaltungsinternum nicht in Bestandskraft erwachsen. Ohnehin beruhen die Stellungnahmen der

Luftfahrtbehörden noch auf einer anderen Erkenntnisgrundlage, die insbesondere die später ab 2019 eingeholten Gutachten noch nicht berücksichtigen konnte.

d) Soweit die Klägerin weiterhin einwendet, zu Unrecht sei die Frage der Einrichtung eines satellitenbasierten Instrumentenflugverfahrens am Flugplatz bei der Beurteilung der luftverkehrlichen Gefahr unberücksichtigt geblieben, führt dies ebenfalls nicht zum Erfolg der Klage. Sie macht in diesem Zusammenhang geltend, ihre Pläne zur Einrichtung eines solchen Standards, der An- und Abflug auch unter ungünstigen Witterungsbedingungen wesentlich sicherer machen würde und der EU-weit forciert werde, seien hinreichend weit gediehen; insbesondere habe man bei der zuständigen Luftfahrtbehörde bereits die Machbarkeit und Unterstützung angefragt – die Anfrage sei lediglich mit Blick auf die laufenden immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren zurückgestellt worden. Durch die Errichtung und den Betrieb der WEA würden diese Pläne aber durchgreifend in Frage gestellt. Mit diesem Vorbringen dringt die Klägerin nicht durch.

Die anzustellende Gefahrprognose hat, worauf die Luftfahrtbehörde in ihrer Zustimmungsentscheidung zutreffend hingewiesen hat und worauf die Klägerin mit ihrem entsprechenden Einwand Bezug nimmt, nicht ausschließlich den genehmigten status quo in den Blick zu nehmen. Die Versagungsbefugnis der Zustimmungsbehörde hängt rechtlich nicht zwingend davon ab, dass durch das Bauvorhaben selbst, über das sie im Wege der Zustimmung zu entscheiden hat, eine konkrete (unmittelbar durch den Bau entstehende) Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs begründet oder eine vorhandene Gefahr konkret (mit unmittelbarer Auswirkung) verstärkt wird. Sie kann und muss in Wahrung der ihr anvertrauten Belange „vorausschauend die weitere Entwicklung und Ausgestaltung des Luftverkehrs im Auge behalten“ (BVerwG, Urteil vom 16.07.1965 - IV C 30.65 - BVerwGE 21, 354, juris Rn. 11; zustimmend Wysk in Grabherr/Reidt/ders., LuftVG § 12 Rn. 54). Danach kann – unter der Voraussetzung der hinreichenden Konkretisierung – auch ein geänderter Sicherheitsstandard bei der Entscheidung über die Genehmigung der Errichtung eines dann als Sicher-

heitshindernis wirkenden Bauwerks zu berücksichtigen sein (unter dem Gesichtspunkt des bauplanungsrechtlichen Gebots der Rücksichtnahme, vgl. NdsOVG, Urteil vom 18.07.2007 - 12 LC 56/07 - juris Rn. 51).

Ausgehend hiervon ist eine Gefahr für den Luftverkehr zutreffend auch insoweit verneint worden, als die Einrichtung eines satellitenbasierten Instrumentenflugverfahrens am Flugplatz in Rede steht. Die Luftfahrtbehörde hat das Interesse der Klägerin an der Einrichtung eines satellitenbasierten Instrumentenanflugverfahrens entgegen ihrem Vorbringen berücksichtigt. Dabei ist sie indessen zutreffend von einer unzureichenden Konkretisierung ausgegangen. Dafür, dass der Flugplatz in seiner derzeitigen und absehbaren künftigen Form zeitnah mit dem entsprechenden Navigationssystem ausgestattet werden muss, um die derzeit genehmigte Nutzung fortzuführen, fehlt es an Anhaltspunkten. Die Klägerin beruft sich in diesem Zusammenhang lediglich allgemein auf Bestrebungen um die Verschärfung von Sicherheitsstandards. Einzelheiten dazu, um wessen Bestrebungen um die Verschärfung welcher Sicherheitsstandards es geht und in welchem Zusammenhang dazu die Einrichtung eines satellitenbasierten Instrumentenanflugverfahrens steht, lässt sie hingegen vermissen. Auch in dem Gutachten von Airsight (Aeronautical Study vom 11.12.2019, S. 38) wird eine Abschätzung für potenzielle satellitengestützte Instrumentenflugverfahren nicht deshalb vorgenommen, weil ohne ein solches der Betrieb des Flugplatzes in Frage stünde. Vielmehr ist in diesem Zusammenhang von einer „weitsichtigen Ausbauplanung des Flugplatzes“ die Rede. Eine vor diesem Hintergrund allenfalls freiwillige Planung der Klägerin befindet sich hingegen noch in einem frühen Anfangsstadium, geht sie doch im Kern nicht über bloße Interessensbekundungen hinaus. Unabhängig davon ist eine Gefahr für den Luftverkehr insoweit außerdem auch deshalb zu Recht verneint worden, weil es an Anhaltspunkten dafür fehlt, dass die angegriffenen WEA die Einrichtung eines satellitenbasierten Navigationssystems ausschließen. Überzeugend hat die Luftfahrtbehörde dem dahingehenden Einwand der Klägerin entgegengesetzt, dass der veränderten Hindernissituation bei der Einrichtung des Navigationsstandards durch ein entsprechendes Verfahrensdesign Rechnung getragen werden müsste. Diese Erwägung findet ihre Grundlage in den verfahren-

rensgegenständlichen Gutachten. Namentlich kommt das Gutachten von Airsight zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass die WEA „Auswirkungen“ auf potentielle Instrumentenanflugverfahren am Flugplatz hätten (Aeronautical Study vom 11.12.2019, S. 40). Davon, dass die Auswirkungen der Errichtung und des Betriebs der WEA auf die Einrichtung und den Betrieb eines satellitengestützten Instrumentenflugverfahren nicht zu bewältigen wären, mithin die Errichtung und Inbetriebnahme der WEA den satellitenbasierten Instrumentenflug von vornherein ausschliesse, ist insoweit nicht die Rede. Derartiges hat die Klägerin auch sonst nicht dargetan.

e) Der auf Sichtbeeinträchtigungen bezogene Einwand führt ebenfalls nicht auf eine konkrete Gefahr. Die Klägerin führt zu dessen Begründung aus, dass im Steigflug innerhalb der Platzrunde in Betriebsrichtung 06 das Cockpit bzw. die Cockpitinstrumente und der Kurvenflug für gefährliche Sichteinschränkungen sorgten.

Auch damit dringt sie nicht durch. Aus möglichen Sichteinschränkungen während des Flugs ergeben sich auch mit Blick auf die WEA HÖP-1 und HÖP-2 keine Beeinträchtigungen, die, wie bereits die Luftfahrtbehörde in ihrer Zustimmungsentscheidung zutreffend ausgeführt hat, über die allgemeinen Gefahren der Luftfahrt hinausgehen. Auch die Verfahrensbeteiligten gingen in der mündlichen Verhandlung übereinstimmend davon aus, dass es bei Sichtflügen – abhängig vom konkreten Zuschnitt des Cockpits – üblich ist, dass beim Steigen und im Kurvenflug Hindernisse kurzzeitig aus dem Blick geraten können. Ein aus dem Blickfeld geratenes Hindernis findet im Flug gleichwohl, etwa auf Grundlage von Ortskenntnis, vorherigen Kartenstudiums oder der Wahrnehmung des Luftfahrzeugführers während des Flugs ohne Sichteinschränkungen, Berücksichtigung. Dabei kann zur Orientierung auf Strukturen am Boden zurückgegriffen werden, worauf bereits, wie ein Vertreter der Luftfahrtbehörde in der mündlichen Verhandlung erläutert hat, bei der Festlegung der Platzrunde geachtet wird. Den sich aus Sichtbeeinträchtigungen im Kurvenflug ergebenden Herausforderungen trägt dabei gerade auch der Umstand Rechnung, dass den Kurventeilen und Querabflügen in den Gemeinsamen Grundsätzen ein

räumlich weitreichender Schutz von 850 m (gegenüber 400 m für den Gegenanflug) zugebilligt wird. Dass sich diese mithin bloß allgemein übliche Herausforderung im Sichtflug hier mit Blick gerade auf die streitgegenständlichen WEA in besonderer Weise verdichten würde, ist weder dargetan noch sonst ersichtlich. Insbesondere bieten Wegmarken – namentlich insbesondere eine in diesem Bereich überflogene Gehöftstruktur, nach Angaben des Klägers in der mündlichen Verhandlung zusätzlich auch ein Umspannwerk – Orientierungsmöglichkeiten auch im Steig- und Kurvenflug. Auch dass, wie die Klägerin weiter geltend macht, Sichteinschränkungen von Piloten subjektiv als unangenehm empfunden werden können, führt nicht auf eine objektive Gefahrenlage. Überzeugend ist das Luftfahrtamt zudem davon ausgegangen, dass die sich bei nächtlichen Flügen nach Sichtflugregeln ergebenden Gefahren durch die grundsätzlich (vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 24.04.2020, NfL 1-2051-20) und so auch hier (vgl. Zustimmungsentcheidung der Luftfahrtbehörde vom 15.06.2021, S. 2 f. sowie Nr. 7.7 bis 7.19 der Nebenbestimmungen zur Genehmigung in Anhang 1) vorgeschriebene Nachtkennzeichnung ausgeglichen wird.

f) Die Klägerin zeigt eine Gefahr weiter auch mit ihrem Einwand nicht auf, dass sich die WEA auf die für den An- und Abflug zur Verfügung stehenden Verfahren auswirken.

Sie macht insoweit geltend, es komme nach Abflügen in Betriebsrichtung 06 beim Ausflug aus der Platzrunde zu einer gefährlichen Annäherung an die WEA. Die zum Überflug der WEA unter Einhaltung des vorgeschriebenen Sicherheitsabstands von 150 m erforderlichen Steiggradienten von 11 % könnten je nach Flugzeug, Gewicht und Bedingungen nicht erreicht werden. Gleiches gelte für Landungen in Betriebsrichtung 24; insoweit seien Sinkraten von 13,2 % erforderlich; optimal seien hingegen Sinkraten von 4 %, maximal zugelassen seien nur 8 %. Entgegen den Ausführungen der Luftfahrtbehörde seien auch der Geradeausanflug und Direktanflüge „über die WEA“ nicht ohne Weiteres möglich, weil auch bei ihnen der Mindestabstand nicht sicher gewahrt werden könne. Der Ausweichverkehr müsse stets über bewohntes Gebiet erfolgen, was aus Lärmschutzgründen vermeiden sei. Auch Segelflugzeuge

müssten aus Richtung Osten den Flughafen in niedrigen Höhen ansteuern können.

Auch mit diesem Vorbringen dringt die Klägerin nicht durch. Zwar findet das Vorbringen der Klägerin in tatsächlicher Hinsicht teilweise eine Grundlage in den verfahrensgegenständlichen Gutachten. Ausgehend von dem in den Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Regelung des Flugverkehrs an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrolle vom 20.04.2000 als Regelfall vorgesehenen Einflug in die Platzrunde in den Gegenanflug und Ausflug aus der Platzrunde aus dem Querabflug – Geradeausanflüge und Direktabflüge sind danach nur zulässig, wenn es der Platzrundenverkehr erlaubt – (vgl. Nr. 3.2 NfL II 37/00) wird in diesen nachvollziehbar ausgeführt, dass Direktabflüge über die WEA bei Windstille nicht möglich seien und bei Gegenwind Einschränkungen unterlägen (vgl. Mxxx, Luftverkehrsrechtliches Gutachten vom 19.03.2021, S. 24 f.) bzw. es bei Direktabflügen in Betriebsrichtung 06 über die WEA teilweise zu gefährlichen Annäherungen komme (Airsight, Aeronautical Study vom 11.12.2019, S. 30); auch für Einflüge in die Platzrunde bestünden ggf. Einschränkungen (Mxxxx, Luftverkehrsrechtliches Gutachten vom 19.03.2021, S. 26, Airsight, Aeronautical Study vom 11.12.2019, S. 33). Auch in der mündlichen Verhandlung waren sich die Verfahrensbeteiligten einig, dass ein An- oder Abflug über die WEA sogar mit leistungsstärkeren Luftfahrzeugen zu vermeiden wäre.

Der Beklagte hat eine konkrete Gefahr dennoch zu Recht verneint. Denn die An- und Abflugverfahren, die durch das Vorhaben nur noch eingeschränkt oder nicht mehr nutzbar sind, sind rechtlich weder vorgeschrieben noch in tatsächlicher Hinsicht zwingend. Vielmehr stehen ausreichend zulässige und tatsächlich nutzbare Alternativen zur Verfügung, die Luftfahrer künftig nutzen können und werden. Dies folgt zum einen aus den genannten Vorgaben zum Ein- und Ausflug aus der Platzrunde, die grundsätzlich aus dem Querabflug bzw. in den Gegenanflug zu erfolgen haben. Direktab- und -anflüge (über die WEA) stellen danach ohnehin eine Ausnahme dar, die von vornherein nur unter weiteren Voraussetzungen in Betracht kommt. Weiter beruht die Annahme auf den auch

insoweit überzeugenden verfahrensgegenständlichen Gutachten, die die tatsächliche Nutzbarkeit alternativer Verfahren hinreichend belegen. Danach kann (in Betriebsrichtung 06) die Platzrunde regelkonform jedenfalls auch am Ende des Querabflugs verlassen werden bzw. besteht (in Betriebsrichtung 24) jedenfalls die Möglichkeit des regelkonformen Einflugs in den Gegenanflug der Platzrunde fort (vgl. Mxxxx, Luftverkehrsrechtliches Gutachten vom 19.03.2021, S. 24 f., S. 26). Anhaltspunkte dafür, dass dies nicht möglich wäre, hat die Klägerin keine dargetan und sind auch sonst keine ersichtlich. Solche lassen sich insbesondere nicht den weiteren verfahrensgegenständlichen Gutachten entnehmen. Auch müsste ein solcher Ausweichverkehr entgegen der Befürchtung der Klägerin nicht über bewohntes Gebiet führen. Dies mag zwar – hierauf dürfte sich ihr entsprechendes Vorbringen im Kern beziehen – für Geradeausanflüge und Direktabflüge gelten. Der Ausflug aus der Platzrunde am Ende des Querabflugs bzw. der Einflug in den Gegenanflug – in bzw. aus südöstlicher Richtung – vermeidet das Überfliegen von Ortschaften aber vollständig. Dies wurde letztlich auch von den Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung nicht in Abrede gestellt. Auch soweit die Klägerin in diesem Zusammenhang auf die spezifischen Belange des aus Osten kommenden Segelflugverkehrs hinweist, zeigt sie keine auf eine Gefahr führenden Umstände auf. Dass dieser Segelflugverkehr die streitgegenständlichen WEA nicht im Norden oder Süden umfliegen können soll, ist nicht dargetan oder sonst erkennbar. Entsprechend wird in den verfahrensgegenständlichen Gutachten die Segelflugplatzrunde auch nur am Rande in den Blick genommen und ausgeführt, aufgrund deren Lage nördlich des Flugplatzes seien die Abstände zu den WEA deutlich größer als für die Motorflugplatzrunde (Mxxxx, Luftverkehrsrechtliches Gutachten vom 19.03.2021, S. 8). Angesichts dessen kann im Übrigen dahinstehen, ob und in welchem Umfang auch weitere An- und Abflugverfahren – namentlich Geradeausanflüge und Direktabflüge – nur noch eingeschränkt möglich sind. Unstreitig dürften solche „über die WEA“ aus den genannten Gründen zu vermeiden sein. In welchem Umfang Geradeausanflüge und Direktanflüge, die nicht „über die WEA“ führen, möglich bleiben oder mit Blick auf den Abstand zwischen einem Funkturm und der WEA HÖP-1 und dem zu vermeidenden Überflug von Wohnbebauung nicht in Betracht kommen, bedarf insoweit keiner Entscheidung.

g) Auch soweit die Klägerin im Rahmen der Gefahrprognose dem Risiko menschlichen Versagens – etwa im Zusammenhang mit der Frage von Sichtbeeinträchtigungen (s. o. A. II. 1. e)) oder von Nutzbarkeitseinschränkungen hinsichtlich einzelner An- und Abflugverfahren (s. o. A. II. 1. f)) – der Sache nach größeres Gewicht beimessen will, dringt sie nicht durch.

Dahingehend macht sie etwa geltend, die Gefahr einer gefährlichen Annäherung an die WEA ergebe sich insoweit insbesondere auch aus der Möglichkeit, dass ein Luftfahrer die WEA zu spät erkenne oder dass er trotz zu geringer Flughöhe in Richtung der WEA abfliege bzw. dass er versuche, über die WEA zu landen, obwohl die danach erforderlichen Sinkgradienten über der zulässigen Norm lägen.

Eine konkrete Gefahr ergibt sich auch insoweit nicht. Es liegt auf der Hand, dass sich das generelle Risiko menschlichen Versagens in der Luftfahrt auch mit Blick auf die streitbefangenen WEA verwirklichen kann. Die Schwelle des im Rahmen der Gefahrprognose zu vernachlässigenden Kleinstrisikos, die bloße Möglichkeit einer Schädigung aufgrund eines hypothetischen Sachverhalts, überschreitet es aber trotz des erheblichen Gewichts der potentiell verletzten Rechtsgüter und des ebenfalls erheblichen Ausmaßes der diesen drohenden Gefahren nicht. Die gesetzlichen Regelungen, die eine hohe Qualifizierung der Luftfahrer sowie regelmäßige Kontrolle ihrer Fähigkeiten gewährleisten, minimieren dieses Risiko hinreichend (vgl. insoweit bereits VG Stuttgart, Urteil vom 03.08.2004 - 6 K 5484/02 - juris Rn. 37). Anhaltspunkte für einen defizitären Vollzug dieser gesetzlichen Regelungen hat die Klägerin keine geltend gemacht und bestehen auch sonst keine. Dabei ist im Übrigen auch zu berücksichtigen, dass das Risiko menschlichen Versagens jedenfalls im Grundsatz von allen an der Luftfahrt Beteiligten wie auch gesamtgesellschaftlich hin genommen wird. Dass sich das solchermaßen verstandene generelle Risiko menschlichen Versagens durch die Errichtung und den Betrieb der WEA nunmehr mit der Konsequenz verdichten würde, dass nicht mehr von einem zu vernachlässigenden Kleinstrisiko gesprochen werden könnte, ist nicht zu erkennen. Insbesondere steht nicht zu befürchten, dass sich ein Luftfahrer trotz

der von ihm üblicherweise zu erwartenden Umsicht aus Gründen der konkreten Situation, die in den verfahrensgegenständlichen Unterlagen plakativ etwa als „Hofwirkung“ bzw. „Hofbildung“ bezeichnet wird (vgl. *Airsight, Aeronautical Study*, S. 35, 42), dazu gezwungen sein könnte, sich den WEA in gefährlicher Weise zu nähern. In den verfahrensgegenständlichen Unterlagen wird insoweit überzeugend ausgeschlossen, dass bei (ordnungsgemäßer) Anwendung des im Sichtflugverkehr maßgeblichen Prinzips „see-and-avoid“ den WEA nicht mehr sicher ausgewichen werden könnte (vgl. *Airsight, Aeronautical Study* vom 11.12.2019, S. 35, 41). Dies liegt auch deshalb nahe, weil die WEA die Umgebungslandschaft deutlich überragen und von der Platzrunde aus gesehen im Wesentlichen in einer Linie und deshalb – auch mit den weiteren genehmigten Anlagen – derart beieinanderstehen, dass sie aus keiner Richtung eine Umzingelung bewirken können. Auch bei einem Flug auf der idealen Platzrundenlinie verdecken sie nie einen Winkel von mehr als 90°; sogar bei einem Flug mit einem Abstand von 700 m zur idealen Platzrunde nähme der von den WEA in Anspruch genommene Bereich nie mehr als einen Winkel von stets unter 180° in Anspruch (vgl. Lxxxxxx, Gutachten vom 12.06.2021, S. 6, Abbildung 2.2).

h) Ein Defizit der Gefahrprognose zeigt die Klägerin auch mit ihrem Vorbringen dazu nicht auf, dass in der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung (dort S. 104) unzutreffend davon ausgegangen worden sei, dass die regelmäßig durchgeführten Ausbildungsflüge immer mit Fluglehrer stattfänden, obwohl tatsächlich ein erheblicher Teil der Schulungsflüge ohne Fluglehrer stattfinde.

Dieser Einwand trifft schon in tatsächlicher Hinsicht nicht zu. Die Immissionsschutzbehörde ist bei ihrer Entscheidung bzw. die Luftfahrtbehörde ist bei ihrer Zustimmung nicht einer dahingehenden Fehlvorstellung unterlegen, dass Ausbildungsflüge stets in Begleitung eines Fluglehrers stattfinden. Derartiges ergibt sich insbesondere nicht aus den Ausführungen auf S. 104 der angegriffenen immissionsschutzrechtlichen Genehmigung, auf die die Klägerin zur Begründung Bezug nimmt. Dort wird, wie im Tatbestand dieses Urteils wiedergegeben, im Kern begründet, dass das Risiko menschlichen Versagens nicht berücksichtigt werden muss. Zur Begründung wird darauf abgestellt, dass Luftfahrer von Gesetzes wegen hohe Anforderungen zu erfüllen haben. In diesem

Zusammenhang wird, offensichtlich die ausdrückliche Regelung in § 4 Abs. 4 Satz 1 LuftVG zitierend, beispielhaft auch darauf abgestellt, dass bei einem begleiteten Übungsflug eines Flugschülers der Fluglehrer als Luftfahrzeugführer gelte. Dafür, dass insoweit entgegen der Regelung in § 4 Abs. 4 Satz 3 LuftVG und § 22 Abs. 1 LuftPersV davon ausgegangen worden wäre, dass Flugschüler nur in Begleitung fliegen, fehlt es an jeglichen Anhaltspunkten. Auf die Frage, in welchem Umfang das Landratsamt bzw. die Luftfahrtbehörde diesen Gesichtspunkt ausreichend erfasst und zutreffend gewürdigt haben, kommt es angesichts der gebotenen gerichtlichen Vollüberprüfung allerdings ohnehin nicht an. Denn jedenfalls begründet der Umstand, dass Flugschüler der örtlichen Flugschule ohne Begleitung durch Fluglehrer fliegen dürfen, in der Sache kein auf eine Gefahr im Rechtssinne führendes Risiko. Die genannten Regelungen, die den Flug ohne Begleitung bzw. den Alleinflug während der Ausbildung zum erstmaligen Erwerb der Erlaubnis von weiteren Voraussetzungen – insbesondere von einer Anordnung und Beaufsichtigung von Fluglehrern, von der Erbringung eines Tauglichkeitsnachweises – abhängig machen, reduzieren auch insoweit das Risiko unter die maßgebliche Schwelle. Auch insoweit mangelt es in tatsächlicher Hinsicht an jeglichen Anhaltspunkten für eine defizitäre Handhabung der einschlägigen Regelungen.

i) Weiter erweist sich die Gefahrprognose auch insoweit nicht als defizitär, als die Klägerin die hinreichende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts aus dem aus ihrer Sicht regelmäßigen bestehenden Erfordernis ableitet, die Platzrunde in Richtung Osten zu verlängern.

Die Klägerin begründet einen dahingehenden zusätzlichen Platzbedarf vor allem damit, dass an ihrem Flugplatz hohe Verkehrsdichten herrschten, die eine Staffelung der Luftfahrzeuge im Mischbetrieb erforderlich machten, was teils zu Ausweichmanövern führe. Diese bestünden häufig darin, dass das schnellere Luftfahrzeug in Bereiche außerhalb der Platzrunde ausweiche, namentlich diese in Richtung Osten bis in Bereiche hinein verlängere, die künftig nicht mehr den erforderlichen Abstand zu den streitgegenständlichen WEA wahren würden. Dadurch gewönne das Luftfahrzeug ausreichend Abstand zu einem vorausfliegenden, langsameren Luftfahrzeug, um diesem etwa Gelegenheit zur

Landung zu bieten und dann nach eigenem Queranflug direkt in den Landeanflug übergehen zu können. Ein derartiges Vorgehen habe sich am Flugplatz etabliert.

Auch dieser Einwand geht letztlich ins Leere. Auszugehen ist von der festgelegten, als veröffentlichte Flugbetriebsregelung entsprechend § 22 Abs. 1 LuftVO zu beachtenden und grundsätzlich verbindlichen Platzrunde sowie einem umsichtigen Luftfahrer, der sich an diese hält. Abweichungen sind nach dem einschlägigen Regelwerk (nur) insbesondere aus meteorologischen, verkehrsbedingten und technischen Gründen oder aufgrund der Leistungsmerkmale des Flugzeugs erlaubt (vgl. Nr. 3.1 NfL II 37/00). Die hier festgelegte Platzrunde ist auch tatsächlich – mit der üblichen (vgl. HessVGH, Beschluss vom 07.09.2017 - 9 A 1785/15.Z - juris Rn. 15; VG Minden, Urteil vom 15.07.2015 - 11 K 2795/13 - juris Rn. 55) und auch von der DFS in ihren Stellungnahmen zu Grunde gelegten Toleranzen von 250 m in beide Richtungen der idealen Platzrundenlinie – befliegbar. Insbesondere muss es nicht bereits in Ermangelung an Orientierungspunkten zu substantiellen Überschreitungen der genannten Toleranzen in Richtung der WEA kommen. Dies belegt die Untersuchung von Mxxxx, Luftverkehrsrechtliches Gutachten vom 19.03.2021, für die eine Simulation mit sechs verschiedenen Flugzeugmustern durchgeführt wurde, die das Spektrum der Größen und Massen, der Bauarten und Flugeschwindigkeiten im Bereich der Freizeitfliegerei verbreiteter Luftfahrzeuge abdecken (vgl. die Simulationen bei Mxxx, Luftverkehrsrechtliches Gutachten vom 19.03.2021, S. 28 ff. und Appendix A 3 und A 4). Die Einwände gegen die gutachterlichen Ausführungen verfangen nicht. Die Annahme einer derartigen grundsätzlichen „Befliegbarkeit“ der Platzrunde ist auch aus dem Grund plausibel, dass markante Wegmarken wie etwa eine Gehöftstruktur und das vom Kläger angeführte Umspannwerk, Ortschaften in der Umgebung und ein Fernmeldeturm die Orientierung beim Beflug der Platzrunde erleichtern; auch die angefochtenen WEA werden insoweit einen Beitrag leisten. Die nächtliche Orientierung wird zusätzlich durch die vorgeschriebene Kennzeichnung der WEA effektiviert. Soweit die Klägerin geltend macht, die zu Grunde liegende Simulation habe den Flugbetrieb mit mehreren sehr verschiedenen Fluggeräten in

der Platzrunde nicht berücksichtigt, übersieht sie, dass deren Ziel nicht die Ermittlung von Reaktionsmöglichkeiten im Begegnungsverkehr war, sondern ausdrücklich die Ermittlung der „Leichtigkeit“, mit der der Platzrunde unter Orientierungsgesichtspunkten gefolgt werden kann. Soweit sie meint, der Verschiedenartigkeit von Wind- und Wetterverhältnissen sowie den konkreten orographischen Verhältnisse sei nicht ausreichend Rechnung getragen worden, setzt sie sich letztlich ohne hinreichende Darlegungen in Widerspruch zu den Ausführungen im Gutachten. Darin wird ausgeführt, dass die Simulationsergebnisse einen Anhaltswert für die Ab- und Abflugwege, ausdrücklich unter schwierigen Rahmenbedingungen (hohes Abfluggewicht, hohe Außentemperatur, Minimalsicht, starker Wind und starke Turbulenzen) zeigen (vgl. insbesondere Mxxx, Luftverkehrsrechtliches Gutachten vom 19.03.2021, S. 28 ff. und Appendix A 3). Dass dieser, von schwierigen Rahmenbedingungen auch hinsichtlich des Wetters ausgehende Ansatz Gesichtspunkte außer Acht lässt, die den Flugverlauf unter dem Gesichtspunkt der „Befliegbarkeit“ der Platzrunde negativ beeinflussen könnte, legt die Klägerin nicht dar.

Ein regelmäßiges Bedürfnis, die Platzrunde gerade in Richtung Osten bis in Bereiche hinein zu erweitern, in denen künftig Gefahr drohen würde, ist auch mit Blick auf die von der Klägerin geltend gemachten zusätzlichen Herausforderungen im Zusammenhang mit dem bei ihr etablierten Mischverkehr nicht zu erkennen. Von vornherein nicht nachvollziehbar ist ein solches, soweit der Abflugverkehr betroffen ist. Insoweit wird der umsichtige Luftfahrzeugführer dem vorausfliegenden langsameren Flugzeug ohne Weiteres dadurch Rechnung tragen können, dass er den eigenen Abflug angemessen verzögert. Auf diese Weise lassen sich gefährliche Annäherungen im Startverkehr ohne Weiteres vermeiden. Dem entspricht, dass die Klägerin im Gutachten von Airsight, Aeronautical Study vom 11.12.2019, lediglich mit den Worten zitiert wird, die „Verlängerung des Gegenanflugs“ sei ein übliches Verfahren (S. 19). Auf Grundlage der Angaben der Klägerin war ebendort auch eine Kartierung erstellt worden, in der lediglich die Linksplatzrunde, also nur der Anflug zwischen Landeplatz und WEA hindurch, verzeichnet ist (Abbildung 4: Verlängerte Motorplatzrunde). Mithin scheint die Klägerin selbst die hier auch für den Startverkehr geltend

gemachte Belastung zunächst vor allem auf den Landeverkehr bezogen zu haben. Ein Bedürfnis, die Platzrunde im Startverkehr zu verlängern, hat die Klägerin auch insoweit nicht aufgezeigt, als in der mündlichen Verhandlung beteuert wurde, dass sich ein Luftfahrzeugführer beim Start leicht mit der Geschwindigkeit des zuvor gestarteten Luftfahrzeugs verschätzen könne. Der auch insoweit maßgebliche umsichtige Luftfahrer wird den Abstand zum Vorflieger ausreichend großzügig – und im Zweifel mit einem ausreichend großen Puffer – bemessen.

Aber auch für den Anflugverkehr lässt sich das von der Klägerin geltend gemachte Bedürfnis nicht feststellen. Es wird insbesondere nicht durch die verfahrensgegenständlichen Gutachten belegt. Soweit der Beklagte in diesem Zusammenhang einwendet, schon dem von der Klägerin als Beleg angeführten Gutachten von Airsight, Aeronautical Study vom 11.12.2019, lasse sich ein Bedürfnis zur Erweiterung der Platzrunde in Richtung Osten nicht entnehmen, und zur Begründung auf dessen III.2.4.8 (ab. S. 34) Bezug nimmt, bzw. soweit die Beigeladene vergleichbar einwendet, der klägerische Vortrag sei unschlüssig, weil in dem genannten Gutachten nur von einem geringen Risiko ausgegangen werde, übersehen sie allerdings beide, dass in diesem Gutachten unter der genannten Ziffer Risiken im Zusammenhang mit Ausweichmanövern als gering beurteilt werden, die in einer unzureichenden Flughöhe mit der Konsequenz wurzeln, dass die WEA lateral umflogen werden müssen. Die von einer Verlängerung der Platzrunde nach Osten ausgehenden Risiken werden in dem Gutachten an anderer Stelle – unter Ziffer III.2.1 (ab. S. 26) – erörtert und dort ausdrücklich als hoch eingeordnet. Es ist insoweit aber unergiebig, weil es das vom Flugplatzbetreiber behauptete Erfordernis erkennbar als bloße Behauptung des Flugplatzbetreibers übernimmt. Der Gutachter untersucht erkennbar nicht selbst, ob ein solches Erfordernis tatsächlich besteht. Entsprechend bestätigt er es auch nicht.

Aber auch sonst sind keine Anhaltspunkte für ein derartiges Bedürfnis dargetan oder sonst zu erkennen. Zwar hält der Senat es auch nach den Schilderungen der Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung für nachvollziehbar, dass die Frequentierung des Flugplatzes gelegentlich zu Situationen führt, in

denen der Luftraum in besonderer Weise beansprucht ist. So war übereinstimmend davon die Rede, dass es durchaus vorkommen könne, dass sich gleichzeitig bis zu vier, gelegentlich auch mehr Luftfahrzeuge in der Platzrunde aufhalten. Dass dies besondere Herausforderungen mit sich bringt, liegt auf der Hand. Auch dass die „Flucht“ in die „verlängerte“ Platzrunde in der Vergangenheit als Lösung praktiziert wurde, ist nachvollziehbar.

Eine durch die WEA hervorgerufene konkrete Gefahr ist mit Blick auf abweichende Vermeidungsmaßnahmen aber dennoch zu verneinen (vgl. dazu OVG Rh.-Pf., Urteil vom 16.01.2006 - 8 A 11271/05 - juris Rn. 27). So kann der Einflug in die Platzrunde beispielsweise verzögert werden, um dem vorausfliegenden Luftfahrzeug die nötige Zeit zu verschaffen. Auch kann nach Einflug in die Platzrunde mit derselben Zielsetzung im Gegenanflug ein Kreis geflogen werden. Schließlich kann der Platzrundenflug ohne Weiteres auch abgebrochen werden. All diese Manöver werden es dem umsichtigen Luftfahrzeugführer ohne Weiteres ermöglichen, das Entstehen der von der Klägerin heraufbeschworenen Situation frühzeitig zu vermeiden. Sie werden im Übrigen, wie der Kläger in der mündlichen Verhandlung ausgeführt hat, am Flugplatz bereits jetzt in dem Fall praktiziert, dass die Platzrunde bereits von zu vielen Luftfahrzeugen befliegen wird. Dann, so hat er in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar sinngemäß erläutert, drehe er beispielsweise Runden im Süden des Flugplatzes, bis sich die Situation entspannt habe, um erst dann in die Platzrunde einzufliegen. Ohnehin bleibt es möglich, die Platzrunde deutlich in Richtung der WEA zu verlängern, weil zwischen Platzrunde und WEA ein Abstand von mindestens 1.000 m liegt, eine konkrete Gefahr aber erst bei Unterschreitung eines Abstands von 150 m erreicht würde (vgl. Abschnitt 5 SERA.5005 Sichtflugregeln Buchst. f) Nr. 2 aus dem Anhang zur DurchführungsVO (EU) Nr. 923/2012). Die Inanspruchnahme dieses Raums wird nicht zusätzlich auch durch aerodynamische Wirkungen der WEA (s. u. A. II. 1. j)) verschärft, weil die Landung in Betriebsrichtung 24 – also an den WEA vorbei – mit der Folge nur bei Westwind erfolgt, dass die aerodynamisch Wirkungen der WEA nach Osten und damit von der Platzrunde weglaufen. Vor dem Hintergrund der damit mannigfach vorhandenen Reaktionsmöglichkeiten im Begegnungsverkehr fehlt

es entgegen der Auffassung der Klägerin an Anhaltspunkten für eine gefahrverdichtende Zuspitzung der Situation durch die Zulassung der WEA.

j) Auch mit Blick auf die von der Klägerin geltend gemachte Gefährdung des Abflugverkehrs in der Platzrunde durch aerodynamische Wirkungen des Nachlaufs der WEA ist die angegriffene Genehmigung nicht zu beanstanden.

Namentlich macht die Klägerin unter Bezugnahme auf gutachterliche Stellungnahmen geltend, im Nachlauf der WEA ergebe sich eine Gefahr für den Luftverkehr insbesondere aus der sog. Wirbelhelix – Verwirbelungen an den Spitzen der Rotorblätter, die helixförmig mit der Windgeschwindigkeit abfließen – und dem Winddefizit – eine im Kern durch die Entnahme von Energie bewirkte Verringerung der Windgeschwindigkeit. Es drohe den am Landeplatz zugelassenen und üblichen Luftfahrzeugen in bestimmten, allerdings regelmäßig vorkommenden Situationen, insbesondere beim Einflug in den Nachlauf der WEA gegen die Windrichtung (also orthogonal zur Rotorebene bzw. parallel zur Rotorachse) bzw. schräg zur Windrichtung – etwa in einem Winkel von 45° gegen den Wind – (also auch in einem Winkel von 45° zu Rotorebene und zu Rotorachse) – ein derart erheblicher Verlust an Geschwindigkeit, dass es zu Strömungsabrissen kommen könne. Ein Strömungsabriss sei eine erhebliche fliegerische Herausforderung, die bei der hier in Rede stehenden geringen Höhe in der Regel nicht beherrschbar sei.

Mit diesem, ausschließlich auf den Abflugverkehr bezogenen Vorbringen – der Anflugverkehr in der Platzrunde ist (auch nach Auffassung der Klägerin) von vornherein nicht betroffen, weil der Nachlauf der WEA in der grundsätzlich bei Westwinden festgelegten Betriebsrichtung 24 nicht in Richtung der Platzrunde weist – dringt sie letztlich nicht durch. Dabei ist – insoweit entgegen der Auffassung der Beigeladenen – die Gefahrprognose nicht schon deshalb nicht zu beanstanden, weil die WEA selbst einen bestimmten Abstand zur zeichnerisch festgelegten idealen Platzrunde wahren, ohne dass die aerodynamischen Wirkungen im Nachlauf der WEA auf den Abflugverkehr in der Platzrunde überhaupt in den Blick genommen werden müssten (aa)). Die Gefahrprognose ist

aber auch unter Inblicknahme dieser aerodynamischen Wirkungen nicht zu beanstanden (bb)).

aa) Die Gefahrprognose ist nicht allein schon deshalb nicht zu beanstanden, weil die WEA einen bestimmten Abstand zur zeichnerisch festgelegten idealen Platzrundenlinie wahren, ohne dass die aerodynamischen Wirkungen im Nachlauf der WEA auf den Abflugverkehr in der Platzrunde in den Blick genommen werden müssten.

Dahingehend wendet die Beigeladene ein, dass das Vorhaben schon deshalb keine Gefahr begründe, weil es für Forderungen nach einem größeren Abstand als die in Abschnitt 5 SERA.5005 Sichtflugregeln Buchst. f) Nr. 2 aus dem Anhang zur DurchführungsVO (EU) Nr. 923/2012 vorgesehenen 150 m an einer Rechtsgrundlage fehle. Weiter wendet die Beigeladene (insoweit hilfsweise) ein, dass das Vorhaben jedenfalls deshalb keine Gefahr begründe, weil ein Abstand von 400 m zur Platzrunde gewahrt werde. Denn das einschlägige Regelwerk erlaube ein Abweichen von (verbindlichen) Platzrunden lediglich in Grenzen, namentlich aus meteorologischen, verkehrsbedingten und technischen Gründen oder aufgrund der Leistungsmerkmale des Luftfahrzeugs (vgl. Nr. 3.1 NfL II 37/00). Daraus folge ein Korridor von jeweils 250 m abseits der Ideallinie (bezugnehmend auf HessVGH Beschluss vom 07.09.2017 - 9 A 1785/15.Z - juris Rn. 15; VG Minden, Urteil vom 15.07.2015 - 11 K 2795/13 - juris Rn. 55). Aus dem genannten Mindestabstand nach Abschnitt 5 SERA.5005 von 150 m zuzüglich dieser Toleranz von 250 m ergebe sich ein – hier ohne Weiteres gewährter – Sicherheitsmindestabstand von insgesamt 400 m. Schließlich wendet die Beigeladene (insoweit weiter hilfsweise) ein, das Vorhaben begründe deshalb keine Gefahr, weil die sich aus Nr. 6 der Gemeinsamen Grundsätzen zur Platzrunde zu wahrenden Abstände von 400 m zum Gegenanflug von Platzrunden und/oder 850 m zu den anderen Teilen von Platzrunden (inkl. Kurventeilen) gewahrt würden (vgl. dahingehend auch das Luftverkehrsrechtliche Gutachten von Mxxxx vom 19.03.2021).

Mit diesem, allein auf die Wahrung von Abständen abzielenden Vorbringen dringt die Beigeladene nicht durch. Entgegen ihrer Auffassung besteht umgekehrt kein Grund, im Rahmen der Gefahrprognose die Wahrung derartiger Abstände allein für ausreichend zu halten. Nach Abschnitt 5 SERA.5005 Sichtflugregeln Buchst. f) Nr. 2 aus dem Anhang zur DurchführungsVO (EU) Nr. 923/2012 darf ein Flug nach Sichtflugregeln, außer wenn dies für Start und Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, nicht durchgeführt werden in einer Höhe von weniger als 150 m (500 ft) über dem Boden oder Wasser oder 150 m (500 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m (500 ft) um das Luftfahrzeug. Damit enthält die Vorschrift unmittelbar Maßgaben nur für den Luftfahrzeugführer. Sie betrifft lediglich den Umgang mit bereits errichteten Hindernissen. Weil sie insoweit nur ein unterstes – im Einzelfall indessen weiterhin unterschreitbares – Mindestmaß festlegt, ist sie für die Frage, wo ein Hindernis errichtet werden darf, im Wesentlichen unergiebig. Zwar ergibt sich eine konkrete Gefahr, wenn ein Pilot die danach gebotene Sicherheitsmindesthöhe nicht mehr einhalten kann (vgl. hierzu OVG Schlesw.-H., Urteil vom 19.01.2017 - 1 LB 18/15 - juris Rn. 76). Nicht abschließend ist die Regelung aber in dem Sinne, dass die Wahrung von 150 m in jedem Fall ausreichend ist (vgl. dahingehend auch NdsOVG, Urteil vom 14.02.2023 - 12 LB 128/19 - juris Rn. 93).

Auch sonst lässt sich die Unbedenklichkeit des Vorhabens entgegen der Auffassung der Beigeladenen nicht allein aus der Wahrung eines solchen Mindestabstands – hier etwa 400 m oder 850 m – schließen. Offensichtlich ist, dass der der Platzrunde zuzubilligende Schutz sich nicht auf ihre zeichnerisch bestimmte Ideallinie beschränken kann, schon weil die Platzrunde ihrem Wesen nach nicht den Flug auf dieser Linie verlangt (vgl. VG Minden, Urteil vom 15.07.2015 - 11 K 2795/13 - juris Rn. 55). Dies meinen auch die Kläger, wenn sie ausführen, dass Platzrunden von Piloten zwar grundsätzlich zu beachten seien, aber nicht genau eingehalten werden könnten und müssten. Selbst wenn sich insoweit aber „Schutzkorridore“ bemessen ließen, trüge das isolierte Abstellen auf die Wahrung eines Mindestabstands durch ein Vorhaben nicht ausreichend dem Umstand Rechnung, dass aerodynamische Wirkungen – im Kern ist dies zwischen den Beteiligten und auch den beteiligten Gutachtern unstreitig

– grundsätzlich Gefahren für den Flugverkehr auch und gerade in Bereichen begründen können, die jenseits des eigentlichen Vorhabenstandorts liegen. Der Gedanke, dass eine Gefahr für den Luftverkehr nicht allein durch die Einhaltung bestimmter Abstände ausgeschlossen wird, kommt zudem auch in Nr. 6 der Gemeinsamen Grundsätze zum Ausdruck, wo im Anschluss an die Bemessung des Platzrundenschutzbereichs ausdrücklich die Beurteilung im Einzelfall auf Grundlage einer Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation vorgesehen wird, ob und inwieweit Bauwerke oder sonstige Anlagen die Durchführung des Flugplatzverkehrs beeinträchtigen. Die in dieser Bestimmung zuvor pauschal mit 400 m zum Gegenanflug und/oder 850 m zu den anderen Teilen von Platzrunden (inkl. Kurventeilen) geschützte Platzrunde wird durch dieses Einzelfallprüfungserfordernis relativiert. Der Platzrundenschutzbereich erhält grundsätzlichen Charakter, der in beide Richtungen Ausnahmen zulässt (und ggf. verlangt). Es kann auch deshalb entgegen dem Vorbringen der Beigeladenen nicht ohne Weiteres davon ausgegangen werden, dass bei Festlegung der Abstände von 400 m zum Gegenanflug von Platzrunden und/oder 850 m zu den anderen Teilen von Platzrunden (inkl. Kurventeilen) jede denkbare von baulichen Anlagen ausgehende Gefahr – etwa auch die aerodynamischen Wirkungen von WEA, unabhängig von deren Größe – berücksichtigt worden wäre. Insoweit kann und muss gerade auch dem von der Klägerin zu Recht angeführten Umstand Rechnung getragen werden, dass sich die Dimensionen von WEA seit Abfassung der Gemeinsamen Grundsätze nicht nur unerheblich verändert haben.

bb) Die Gefahrprognose ist aber auch insoweit nicht zu beanstanden, als die aerodynamischen Wirkungen im Nachlauf der WEA – namentlich die Wirbelhelix und das Winddefizit – auf den Abflugverkehr in der Platzrunde in den Blick genommen werden.

Auch dabei ist der Flug innerhalb der Platzrunde zum Ausgang zu nehmen, die als Flugbetriebsregelung entsprechend § 22 Abs. 1 LuftVO zu beachten und grundsätzlich verbindlich ist und Abweichungen (nur) insbesondere aus meteorologischen, verkehrsbedingten und technischen Gründen oder aufgrund der Leistungsmerkmale des Flugzeugs erlaubt (vgl. Nr. 3.1 NfL II 37/00). Die hier

festgelegte (ideale) Platzrunde ist von einem umsichtigen Luftfahrer – wie ausgeführt – auch tatsächlich – mit den üblichen Toleranzen (vgl. HessVGH, Beschluss vom 07.09.2017 - 9 A 1785/15.Z - juris Rn. 15; VG Minden, Urteil vom 15.07.2015 - 11 K 2795/13 - juris Rn. 55) – befliegbar (s. o. A. II. 1. i)). Auch insoweit gilt, dass markante Wegmarken wie eine Gehöftstruktur, das vom Kläger angeführte Umspannwerk, Ortschaften in der Umgebung und ein Fernmeldeturm die Orientierung dabei ebenso erleichtern dürften wie die angegriffenen WEA. Der umsichtige Luftfahrer wird zusätzlich auch jede über das notwendige Maß hinausgehende Annäherung an die WEA vermeiden, die Platzrunde mithin möglichst schon innerhalb der Toleranz befliegen, die auf der den WEA abgewandten Seite der idealen Platzrundenlinie liegt, jedenfalls aber die Toleranz in Richtung der WEA nicht überschreiten. Auch sonst sind keine Gründe dafür, die Toleranz in Richtung der WEA zu überschreiten, geltend gemacht oder zu erkennen. Insbesondere ergibt sich ein solcher Grund nicht aus einer zusätzlichen Belastung der Abflugsituation dadurch, dass voranfliegendem langsameren Verkehr ausgewichen werden müsste. Denn eine solche kann durch eine angemessene Verzögerung des Starts vermieden werden (s. o. A. II. 1. i)). Auch sind keine anderen meteorologischen, verkehrsbedingten oder technischen Gründe oder Leistungsmerkmale des Flugzeugs vorstellbar, die zu einem substantiellen Überschreiten der Toleranzen in Richtung der WEA zwingen könnten. Selbst wenn es im Einzelfall aber zu einem Überschreiten der Toleranz in Richtung der WEA mangels eindeutiger Führung in der Platzrunde kommen sollte, wird diese Überschreitung – wegen der für die Platzrunde geltenden Regeln ohnehin und mit Blick auf die dann nahenden WEA erst Recht – allenfalls geringfügig ausfallen, weil der Luftfahrzeugführer jede weitere Annäherung an die WEA vermeiden wird. Dies haben in der mündlichen Verhandlung auch die Kläger selbst mit den Worten sinngemäß bestätigt, dass man als Luftfahrer immer darum bemüht sei, einen möglichst großen Abstand zu WEA zu wahren. Dies gilt hier erst Recht deshalb, weil die von der Klägerin nicht angegriffene WEA HAR-3 an einer Stelle zwischen den hier angegriffenen WEA in einem ähnlichen Abstand zur Platzrunde errichtet und betrieben werden wird. Auch ohne die hier streitgegenständlichen WEA würden Luftfahrer die Platzrunde deshalb möglichst eng fliegen und jede Abweichung in Richtung der WEA vermeiden.

Eine abweichende Prognose ist auch nicht mit Blick auf den Platzrundenschutzbereich aus Nr. 6 der Gemeinsamen Grundsätze, insbesondere den dort für den Kurvenbereich vorgesehenen Schutz von 850 m, angezeigt. Diese Regelung trägt zwar pauschalierend dem Umstand Rechnung, dass es im Kurvenbereich tendenziell zu größeren Abweichungen von der idealen Platzrundenlinie kommen kann, als beim Beflug etwa des Gegenanflugs. Aus den genannten Gründen macht sie eine Einzelfallbetrachtung hinsichtlich der Frage, ob und inwieweit Bauwerke oder sonstige Anlagen die Durchführung des Flugplatzverkehrs beeinträchtigen, aber nicht entbehrlich. Aus ebendiesen Gründen bietet sie einem Luftfahrzeugführer auch keinen Anlass, auf den gefährdungsfreien Beflug einer Fläche von 850 m jenseits der idealen Platzrundenkurven vertrauen zu können.

Vor diesem Hintergrund kann davon ausgegangen werden, dass der Nachlauf der WEA im Abflugverkehr stets mit einer Mindestentfernung des 6-fachen (HÖP-1) bzw. 5-fachen Rotordurchmessers (HÖP-2) durchflogen werden wird. Dies ergibt sich daraus, dass die kürzeste Linie zwischen WEA und der idealen Platzrunde ca. 1.050 m beträgt und die abzüglich der Platzlinientoleranz von 250 m verbleibenden 800 m die Rotordurchmesser der Anlagen mindestens entsprechend häufig aufnehmen (HÖP-1: 6,91 Mal; HÖP-2: 5,79 Mal). Der Möglichkeit einer geringfügigen Überschreitung der Platzlinientoleranz wird durch die Abrundung um jeweils beinahe einen ganzen Rotordurchmesser in ausreichendem Umfang Rechnung getragen. Gleichzeitig enthält der zu Grunde gelegte Abstand eine erhebliche Reserve deshalb, weil der Abflugverkehr in der Platzrunde den von der Klägerin als besonders problematisch erachteten Einflug in den Nachlauf der WEA gegen die Windrichtung bzw. schräg gegen die Windrichtung nur in Konstellationen gewärtigen muss, in denen der Abstand zwischen den WEA und der Schnittstelle ihres Nachlaufs mit der idealen Platzrundenlinie größer als 1.050 m ist, weil der Nachlauf von der kürzesten Linie zwischen WEA und idealer Platzrundenlinie spürbar nach Norden abweicht (vgl. Kxxxxxx, Gutachten vom 08.08.2018, Abb. 5, S. 12; vgl. ferner Lxxxxxx, Gutachten vom 29.03.2019, S. 25, Bild 4.4-1).

Ausgehend hiervon droht dem Luftverkehr nicht aus den von der Klägerin geltend gemachten Gründen eine Gefahr.

(1) Entgegen dem Vorbringen des Beklagten und der Beigeladenen (insoweit hilfsweise) unterliegt die Gefahrprognose im Sinne von § 14 Abs. 2, § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG voller gerichtlicher Kontrolle in tatsächlicher und in rechtlicher Hinsicht. Die Frage nach dem gerichtlichen Kontrollumfang kann nicht, wie die Beigeladene durch die hilfsweise Berufung auf eine zurückgenommene gerichtliche Kontrolle insinuiert, offenbleiben, wenn schon auf Grundlage einer gerichtlichen Vollkontrolle eine konkrete Gefahr zu verneinen ist; denn eine derartige Vollkontrolle käme andernfalls nicht in Betracht. Eine den Grenzen der Erkenntnis geschuldeten Reduktion gerichtlicher Kontrolldichte auf ein Plausibilitäts- bzw. Vertretbarkeitsmaß liegt hier aber nicht vor (a. A. NdsOVG, Urteil vom 14.02.2023 - 12 LB 128/19 - juris Rn. 95; vgl. insoweit auch BVerwG, Beschluss vom 18.09.2023 - 7 B 6.23 - juris). Dies gilt selbst dann, wenn die Prüfung der Frage, welche Auswirkungen der Nachlauf von WEA auf das Verhalten von Luftfahrzeugen hat, auf außerrechtliche Prognosen angewiesen wäre, für die weder normkonkretisierende Maßstäbe noch in den einschlägigen Fachkreisen und der einschlägigen Wissenschaft allgemein anerkannte Maßstäbe und Methoden bestünden (vgl. allgemein dazu Senatsurteil vom 20.12.2023 - 14 S 218/23 - juris Rn. 87; vgl. ferner BVerfG, Beschluss vom 23.10.2018 - 1 BvR 2523/13 - BVerfGE 149, 407, juris Rn. 18 ff.). Denn das Gesetz verlangt im Rahmen von § 14 Abs. 2 LuftVG – anders als § 44 Abs. 1 BNatSchG, zu dem die genannte Rechtsprechung ergangen ist – nicht die Prognose, ob die Verwirklichung eines Vorhabens das Tötungsrisiko über eine Signifikanzschwelle steigert. Vielmehr verlangt es davon abweichend eine den allgemeinen polizeirechtlichen Maßstäben genügende Gefahrprognose; maßgeblich ist namentlich, wie ausgeführt, ob in absehbarer Zeit mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ein Schaden an Schutzgütern droht. Insoweit kann Ungewissheiten, die sich aus einem Mangel an normkonkretisierenden Maßstäben und in den einschlägigen Fachkreisen und der einschlägigen Wissenschaft allgemein anerkannten Maßstäben und Methoden ergeben, nicht allein durch die Wahl eines Vertretbarkeitsmaßstabs begegnet werden, sondern sie müssen als verbleibende Ungewissheiten in die Prognose eingestellt werden.

(2) Die Auswirkungen der Wirbelhelix beeinträchtigen die Sicherheit des Flugverkehrs nicht.

Dies ergibt sich insbesondere aus den Gutachten von Prof. Lxxxxxxx vom 29.03.2019, vom 12.06.2021 und vom 18.03.2023 und seiner Stellungnahmen vom 28.11.2019 und vom 14.07.2023 sowie seiner ergänzenden Ausführungen in der mündlichen Verhandlung. In dessen Gutachten vom 29.03.2019 und vom 12.06.2021 wird ausgeführt, von den durch die WEA verursachten Randwirbeln gehe sogar für Flüge entlang einer 700 m jenseits der idealen Platzrunde in Richtung der WEA verlaufenden Linie keine Gefährdung für die Luftfahrzeuge aus. Randwirbel könnten zwar grundsätzlich ein relevantes Rollmoment, also ein Drehen des Flugzeugs um die Längsachse, induzieren – ein ebenfalls mögliches Giermoment, also ein Drehen des Flugzeugs um die vertikale Achse, sei demgegenüber zu vernachlässigen. Aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse sprechen indessen dafür, dass das Wirbelsystem einer WEA in Dreiblatt-Konfiguration im Bereich von 1,5 bis 2,5 Durchmesserlängen zerfallen sei (Gutachten vom 12.06.2021, S. 11 f.). Der gegenüber den von Luftfahrzeugen hervorgerufenen stabilen Wirbeln (vgl. dazu auch BFU, Untersuchungsbericht vom 25.08.2014) vergleichsweise schnelle Zerfall dieser Wirbelsysteme sei auch darauf zurückzuführen, dass sich die Wirbel bei WEA durch gegensinnige Induktion – anders als die gleichsinnigen Induktionen von Flugzeugrandwirbeln – von Geschwindigkeiten im Umfeld beeinträchtigen (vgl. Lxxxxxxx, Gutachten vom 29.03.2019, S. 6 f.). Im Abstand von zwei Rotordurchmessern habe bei über 500 Durchflügen durch die Nachläufe von WEA, die im Rahmen seiner Forschungsvorhaben durchgeführt worden seien, bereits kein fühlbarer Unterschied zwischen allgemeiner Turbulenz und den durch die Randwirbel induzierten Beschleunigungen mehr festgestellt werden könne (ebd., S. 7). Das DLR gehe deshalb konservativ davon aus, dass nach maximal fünf Rotordurchmessern eine Beeinflussung der Flugbewegung durch Randwirbeleffekte ausgeschlossen werden könne (ebd., S. 7). In Bezug auf ein leichtes Holzsegelflugzeug – hierin liege im Vergleich zu Motorflugzeugen eine konservative Annahme deshalb, weil dieses Flugzeug besonders langsam fliege und besonders

empfindlich für durch Wirbel induzierte Luftbewegungen sei – ergäben Berechnungen für einen Abstand von vier Rotordurchmessern – dabei würden ebenfalls konservativ die gegenseitigen Induktionen der Wirbel untereinander nicht berücksichtigt, auch der auflösende Einfluss der natürlichen Turbulenzen würde nicht einbezogen –, dass es auf einer Höhe von zwischen 50 m und 60 m über der Nabe der WEA noch zu Rollstörungen kommen könne, die allerdings durch Querruderausschlag ausgleichbar seien bzw. sich ohne Eingriff des Piloten automatisch ausglich (ebd., S. 8).

Diese überzeugenden Ausführungen, die zudem durch weitere verfahrensgenständliche wissenschaftliche Veröffentlichungen gestützt werden (vgl. DLR, Flugversuche im Nachlauf von großen WEA, 2017), tragen den Schluss, dass von der Wirbelhelix für den hier fraglichen Platzrundenflug sicher keine Wirkungen ausgehen, die fliegerisch nicht bewältigt werden könnten. Ein Anlass, an den unter Auswertung der zur Verfügung stehenden wissenschaftlichen Erkenntnisquellen gewonnenen, ersichtlich von fachlicher Befähigung und langjähriger Forschungstätigkeit in diesem Bereich getragenen Erkenntnissen zu zweifeln, besteht auch unter Berücksichtigung der verschiedenen Einwände der Klägerin gegen die Unabhängigkeit und den fachlichen Erfahrungsschatz des Gutachters nicht. Insbesondere hat sich auch Herr Prof. Kxxxxxxx, der sich im Auftrag der Klägerin gutachterlich eingelassen hat, in der mündlichen Verhandlung dahingehend sinngemäß geäußert, dass die Auswirkungen der Wirbelhelix fliegerisch irrelevant seien.

(3) Aber auch die Auswirkungen des Winddefizits beeinträchtigen die Sicherheit des Flugverkehrs nicht. Auch das Winddefizit im Nachlauf der WEA ist im hier beflogenen Bereich nicht derart ausgeprägt (a), dass es Auswirkungen auf die Sicherheit des Flugverkehrs hätte (b).

(a) Das Winddefizit im Nachlauf der WEA wird im hier beflogenen Bereich von mindestens fünf bis sechs Rotordurchmessern Abstand von den WEA nicht mehr als 2 m/s betragen. Dies ergibt sich aus den Gutachten von Prof. Lxxxxxxx vom 29.03.2019, vom 12.06.2021 und vom 18.03.2023 und seiner Stellungnah-

men vom 28.11.2019 und vom 14.07.2023 sowie seinen ergänzenden Erläuterungen in der mündlichen Verhandlung. Das Gutachten von Prof. Kxxxxxx (CFD Consultants) vom 08.08.2018 und dessen ergänzende Stellungnahmen vom 13.08.2019 und vom 11.03.2023 sowie ergänzende Erläuterungen in der mündlichen Verhandlung ziehen die Ausführungen von Prof. Lxxxxxxx nicht durchgreifend in Zweifel.

Insoweit führt Prof. Lxxxxxxx aus, dass die Windgeschwindigkeit hinter der WEA durch die Energieentnahme abgesenkt werde; die dort verlangsamte Luft werde durch die sie umströmende schnellere Luft von den Rändern des Nachlaufs ausgehend beschleunigt, bis sie insgesamt wieder gleichmäßig fließe. Ausgehend vom sog. Schubbeiwert der jeweiligen WEA – die normierte Kraft, die durch die Luftströmung auf die Nabe der WEA wirkt (vgl. DLR, Flugversuche im Nachlauf von große Windenergieanlagen, 2017, S. 3) –, lasse sich das Winddefizit berechnen (vgl. insbesondere Lxxxxxxx, Gutachten vom 29.03.2019, S. 10 f.). Dies zu Grunde gelegt betrage das Winddefizit bei der leistungsstärkeren der hier gegenständlichen WEA (HÖP-2) in einem Abstand von 100 m hinter dem Rotor noch maximal ca. 4 m/s, in einem Abstand von 500 m maximal unter 2 m/s. Ab einem Abstand von 1.000 m träten maximale Winddefizite von 1 m/s auf (vgl. insbesondere Lxxxxxxx, Gutachten vom 18.06.2023, S. 10). Diese Maximalwerte seien dabei nur im mit zunehmendem Abstand kleiner werdenden Zentrum des Nachlaufs aufzufinden (vgl. ebd., S. 12). Diese Erwägungen sieht der Gutachter durch die zum Beleg angeführten Laserradarmessungen (ebd., S. 14; ferner Stellungnahme vom 28.11.2019, S. 3 f.) bestätigt. Aus diesen wird der Schluss gezogen, dass sich das Winddefizit in einer Entfernung von der WEA von sechs Rotordurchmesser beinahe aufgelöst hat (vgl. Gutachten vom 29.03.2019, S. 14).

Auch diese Ausführungen überzeugen. Dies gilt insbesondere für die Annahme, dass sich das Winddefizit bei einem Abstand von fünf bis sechs Rotordurchmessern beinahe aufgelöst hat. Denn diese Berechnungen werden durch die zum Beleg angeführten Laserradarmessungen bestätigt. Insbesondere ermöglicht die graphische Darstellung der durch die Laserradarmessung ermittelten Windgeschwindigkeiten, die sich im Nachlauf der WEA in einer entsprechenden

Entfernung der Umgebungswindgeschwindigkeit beinahe wieder angeglichen haben, diesen Schluss (vgl. Lxxxxxxx, Gutachten vom 29.03.2019, S. 14 f. und vom 28.11.2019, S. 2 f.). Die in der mündlichen Verhandlung erörterte Frage, ob nach diesen Laserradarmessungen nicht doch – tendenziell dem Petitum der Klägerin und von Prof. Kxxxxxxx entsprechend – davon auszugehen ist, dass das Winddefizit in Teilbereichen höher liegt als es die Rechnung nahelegt, kann letztlich offenbleiben. Denn sie betrifft lediglich Bereiche, die in einem geringeren Abstand zur WEA als fünf bis sechs Rotordurchmesser liegen.

Die Begutachtung durch Prof. Kxxxxxxx stellt die Ausführungen von Prof. Lxxxxxxx nicht durchgreifend in Frage. Zusammenfassend geht dieser von einem erheblich größeren und auch deutlich weiterreichenden Winddefizit aus. Bezugnehmend auf eine Studie des DLR (Flugversuche im Nachlauf von großen WEA, 2017) nimmt er an, dass das Winddefizit im Abstand von zwei Rotordurchmesser zu der WEA bis zu 9 m/s und im Abstand von bis zu zehn Rotordurchmesser zu der WEA immer noch bis zu 5 m/s betrage (linear abfallend, vgl. Gutachten vom 08.08.2018, Abb. 4, S. 11). In der genannten Studie wird auf Grundlage von Windgeschwindigkeitsmessungen im Durchflug durch den Nachlauf von WEA das „Winddefizit gemessen max.“ graphisch als Funktion des geflogenen Abstands zu den Anlagen dargestellt. Danach beträgt es bei zwei Rotordurchmessern Abstand zwischen 8 und 9 m/s, bei 6 bzw. 5 Rotordurchmessern Abstand ca. 7 m/s und auch bei zehn bis 12 Rotordurchmessern Abstand werden noch Werte von bis zu 5 m/s erreicht. Hieraus zieht Prof. Kxxxxxxx den Schluss, die von Prof. Lxxxxxxx verwendete Formel gebe das Winddefizit ersichtlich unzutreffend wieder. Dieser Schluss ist indessen nicht gerechtfertigt. Schon auf den ersten Blick fällt auf, dass die Annahme des Gutachters noch in einem Abstand von über zehn Rotordurchmessern zu einem, nach seinen weiteren Ausführungen fliegerisch bei bestimmten Einflügen regelmäßig nicht zu beherrschenden Winddefizit von 5 m/s führen würde. Dies widerspricht indessen nicht nur den genannten Laserradarmessungen, sondern lässt sich vor allem auch mit der gelebten Praxis kaum in Einklang bringen, die durchaus von einer Koexistenz von Windkraft und Flugverkehr mit gemessen daran vergleichsweise geringen Abständen geprägt ist (vgl. nur Mxxxx, Luftver-

kehrrechtliches Gutachten vom 19.03.2021, Appendix A 2.1 (Verkehrslandeplatz Bopfingen), A. 2.4 (Verkehrslandeplatz Zerbst)). Unabhängig davon entkräftet Prof. Lxxxxxxx den Ansatz von Prof. Kxxxxxxx, indem er die zu Grunde liegenden, unter seiner eigenen fachlichen Leitung erhobenen Zahlen näher erläutert. Danach geben diese lediglich die gemessenen maximalen instationären Winddefizitspitzen wieder. Diese resultierten aus mitgemessenen Turbulenzeffekten, die die Strömung überlagerten, aber hochfrequent seien und insoweit nur für den Komfort, nicht aber für die Flugsicherheit eine Rolle spielten. Das fliegerisch relevante Winddefizit könne erst nach Bereinigung der erhobenen Zahlen um diese instationären Spitzen bestimmt werden – eine solche Bereinigung der Zahlen sei für die Studie nicht durchgeführt worden. Die – zugegeben missverständliche – Bezeichnung als „Winddefizit“ verschleierte dies; sie sei letztlich darauf zurückzuführen, dass es in der zu Grunde liegenden Studie nicht um die Auswirkungen des Winddefizits, sondern um jene der Wirbelhelix auf das Verhalten von Flugzeugen gegangen sei (vgl. etwa Stellungnahme vom 14.07.2023). Diesen Einwand hat Prof. Kxxxxxxx auch in der mündlichen Verhandlung nicht entkräftet. Gründe für eine flugbetriebliche Wirksamkeit der instationären Spitzen hat er nicht dargelegt. Damit setzt er den Berechnungen von Prof. Lxxxxxxx letztlich nur Mutmaßungen darüber entgegen, dass es in den Nachläufen zu stark verwirbelten Strömungen komme, die sich lokal als sehr große Winddefizite darstellten. Wissenschaftliche Erkenntnisse, die das damit behauptete Winddefizit bestätigen würden, führt er nicht an. Er hat zwar eigene Forschung mit aufwendigen Simulationsmethoden, die erste Bewertungen zuließen, geltend gemacht. Weder legt er aber deren Ergebnisse noch die ersten Bewertungen im Einzelnen dar und erläutert sie nachvollziehbar (vgl. Stellungnahme vom 11.03.2023). Damit entkräftet er die Erläuterungen von Prof. Lxxxxxxx nicht.

(b) Ausgehend hiervon erweisen sich die flugbetrieblichen Auswirkungen des Winddefizits im Nachlauf der WEA als beherrschbar. Auch dies ergibt sich ebenfalls aus der Begutachtung von Prof. Lxxxxxxx und wird durch die Begutachtung von Prof. Kxxxxxxx nicht durchgreifend in Zweifel gezogen. Auch weitere verfahrensgegenständliche Unterlagen, namentlich insbesondere eine

Studie des DLR und ein Gutachten von Airsight vom 11.12.2019, stehen mit diesem Gesamtergebnis in Einklang.

Insoweit führt Prof. Lxxxxxxx aus, dass es bei einem Flug orthogonal zum Wind und zur Rotorachse bzw. parallel zur Rotorebene durch die abnehmende Windgeschwindigkeit zu einer Drehung des Flugzeugs um die Hochachse (= Gierbewegung) komme, da der erforderliche Vorhaltewinkel bei geringerem Seitenwind niedriger sei und das Flugzeug durch seine Trägheit kurzzeitig einen Schiebewinkel aufbaue, der jedoch durch die Windfahnenstabilität zu einer Gierbewegung heraus aus der Windrichtung und damit weg von der WEA führe, ohne dass der Pilot aktiv eingreifen und die Steuerung verändert werden müsse (vgl. Lxxxxxxx, Gutachten vom 29.03.2019, S. 17). Dies sei bis in einen Abstand von 1,5 Rotordurchmessern hinein, wo mit Winddefiziten von bis zu 3,5 m/s zu rechnen sei, unproblematisch. Bei einem Flug gegen den Wind, parallel zur Rotorachse und orthogonal zur Rotorebene in Richtung der WEA – davon weg sei fliegerisch in jedem Fall unproblematisch – verliere das Flugzeug, ausgehend von einer – nicht zu erwartenden – schlagartigen Reduktion der Windgeschwindigkeit, etwas an Höhe und setze diese in Fluggeschwindigkeit um. Dieser Höhenverlust betrage bei einem Flugzeug, das mit 60 kts auf der Platzrunde fliege und ein Winddefizit von 2 m/s erleide, 4,5 m. Befinde sich das Flugzeug in einem Steigflug von 400 ft/min (= 2 m/s) und würde der Höhenausgleich ca. 15 bis 20 Sekunden dauern, ergebe sich kein effektiver Höhenverlust, sondern allenfalls eine geringere Steigrate (Lxxxxxxx, Gutachten vom 29.03.2019, S. 25 ff.; Gutachten vom 12.06.2021, S. 5). Selbst für einen Flug auf der Außengrenze des Sicherheitsbereichs der Motorplatzrunde (Platzrunde zzgl. 700 m) ergebe sich an sieben Messpunkten, ausgehend von der ungünstigsten Windrichtung und Windgeschwindigkeit für jede der WEA ein maximales Winddefizit im Zentrum des Nachlaufs von zwischen -0,187 m/s und -1,243 m/s, mithin von zwischen -0,36 und -2,42 kts. Diese Werte seien allesamt als unbedenklich einzustufen, nachdem sie auf konservativen Annahmen beruhten, namentlich würde das Abfliegen des extremen Randbereichs der Sicherheitszone mit Annäherungen an die WEA gegen den Wind so aller Voraussicht nach nicht durchgeführt, jedenfalls nicht genau in Höhe der Naben, ferner sei davon ausgegangen worden, dass die Windgeschwindigkeit genau den Wert einnehme, der ein

maximales Defizit verursache und hinzukomme, dass die Windrichtungen nicht dominant seien und östliche Winde in der Regel eine geringere Windgeschwindigkeit aufwiesen – und sich in der Vergangenheit auch Winddefizite von mehr als 7 kts als nicht gefährlich erwiesen hätten. Auch der schräge Durchflug in einem 45°-Winkel gegen den Wind sei unproblematisch, weil die flugmechanische Interaktion mit dem Winddefizit gegenüber dem Einflug gegen den Wind vermindert sei. Die Höhenverluste seien insoweit gering, praktisch würden sie nach dem Ausflug vollständig kompensiert (vgl. Gutachten vom 29.03.2019, S. 29 f.).

Die damit überzeugend dargelegte fliegerische Unbedenklichkeit der von ihm für die hier fraglichen Bereiche prognostizierten Winddefizite wird insbesondere durch die Ausführungen von Prof. Kxxxxxxx nicht in Frage gestellt. Zwar hat dieser Gefährdungsszenarien – im Wesentlichen Durchflüge durch den Nachlauf in einem 45°-Winkel gegen den Wind – auch für Flüge entlang der idealen Platzrunde entwickelt, die beim Einflug in den Nachlauf nicht selten zu einer Geschwindigkeitsreduktion der Luftfahrzeuge führen, die diese rechnerisch in Bereiche bringen, wo Strömungsabriss drohen. Diese hält er ohnehin und erst recht in den konkreten Umständen fliegerisch für kaum beherrschbar (vgl. Gutachten vom 08.08.2018, ferner Stellungnahme vom 13.08.2019). Allerdings geht Prof. Kxxxxxxx dabei von einem Winddefizit von 5,5 m/s und mehr aus, mit dem jedenfalls im hier betroffenen Bereich aus den genannten Gründen nicht zu rechnen ist (vgl. Gutachten vom 08.08.2018, S. 12 16 ff.). Dass auch ausgehend von den hier zu Grunde gelegten, von Prof. Lxxxxxxx prognostizierten deutlich geringeren Winddefiziten Strömungsabriss drohen, hat er hingegen nicht plausibilisiert. Sogar die Klägerin selbst scheint nicht ernsthaft von einer Gefahrenlage im Nachlauf von WEA auszugehen, wie sie auf Grundlage der Ausführungen des Gutachters zu prognostizieren wäre. Denn dann wäre die Befliegbarkeit der Platzrunde schon durch die WEA HAR-2 durchgreifend in Frage gestellt. Diese unterscheidet sich hinsichtlich der Entfernung von der Platzrunde nicht nennenswert von den hier streitgegenständlichen WEA. Ihre Errichtung und Inbetriebnahme hat die Klägerin offensichtlich aber hingenommen.

Dieses Gesamtergebnis steht auch mit den weiteren verfahrensgegenständlichen Unterlagen in Einklang. Die Veröffentlichung des DLR spricht ebenfalls dagegen, dass die Auswirkungen des Winddefizits in einem Abstand von fünf bis sechs Rotoren fliegerisch nicht mehr beherrschbar wären. Darin wird vor dem Hintergrund praktischer Erfahrungen in Gestalt von 330 Durchflügen durch Nachläufe von zwei gegenüber den hier streitgegenständlichen etwas weniger leistungsstarken WEA mit einem Flugzeug in der Größenordnung zwischen Ultraleicht- und kleinem Flugzeug der sog. E-Klasse überwiegend parallel zur Rotorebene, in Teilen aber auch schräg zu ihr, in einem Abstand von zwei bis 15 Rotordurchmesser Entfernung unter Bezugnahme auf Befragungen der Piloten ausgeführt, der Einfluss des Nachlaufs auf die Fluggeschwindigkeit sei bei (parallelen) Durchflügen kaum spürbar gewesen. Insgesamt hätten sich auch unter Auswertung der Messdaten der über 330 Durchflüge keine Hinweise auf eine außergewöhnliche Belastung des Flugzeugs oder abnormale Flugzustände ergeben. Auch seien bei den Versuchen keine außergewöhnlichen Steuereingaben des Piloten notwendig gewesen, um den Nachlauf in verschiedenen Flughöhen bei unterschiedlichen Szenarien zu durchfliegen. Auch soweit in der Studie angemerkt wird, bei schrägen Durchflügen bis hin zu 45° zur Rotorebene seien die Auswirkungen des Nachlaufs spürbar gewesen, gilt nichts Anderes. Abgesehen davon, dass nicht bekannt ist, in welchem Abstand diese Schrägdurchflüge erfolgt sind, wird eine Gefährdung auch insoweit letztlich jedenfalls verneint; so wird auch in Bezug auf diesen Gesichtspunkt geschlossen, dass keine außergewöhnlichen Belastungen festgestellt werden konnten und keine außergewöhnlichen Steuereingaben nötig gewesen seien. Der Durchflug sei mit entsprechender Leistungsreserve erfolgt und habe nur wenige Sekunden gedauert, wodurch sich für den Piloten keine erkennbare Höhenänderung eingestellt habe (DLR, Flugversuche im Nachlauf großer WEA, 2017).

Auch die Ausführungen in dem – von den Klägern selbst vorgelegten – Gutachten von Airsight entsprechen diesem Gesamtergebnis (vgl. Airsight, Aeronautical Study vom 11.12.2019, S. 44 ff.). Darin werden Studien der FH Aachen (Windenergieanlagen in Flugplatznähe, 2015), der University of Liverpool in Zusammenarbeit mit der britischen Zivilluftfahrtbehörde (Wind Turbine Wake Encounters, 2015), des DLR (Flugversuche im Nachlauf von großen WEA,

2017) sowie des NLR Air Transport Safety Institute und der niederländischen Luftfahrtberatung „to70“ ausgewertet und eine Abstandsempfehlung von fünf bis sieben Rotordurchmesser abgeleitet. Ein Abstandserfordernis von bis zu sieben Rotordurchmessern postuliert dabei nur eine Studie der FH Aachen, die aus den bereits an anderer Stelle genannten Gründen allerdings erhebliche Defizite aufweist (vgl. OVG NRW, Urteil vom 01.03.2018 - 8 A 2478/15 - juris Rn. 293 ff.; VG Trier, Urteil vom 11.04.2017 - 1 K 4887/16.TR - ZNER 2017, 510, juris Rn. 52 ff.) mit der Konsequenz, dass sie jedenfalls nicht als allein maßgeblich zu Grunde gelegt werden kann. Unabhängig davon wird von den von Airsight zusammengestellten, von vornherein nur unscharfen Vorgaben hier auch unter Berücksichtigung der großzügig bemessenen Toleranzen letztlich nicht substantiell abgewichen.

k) Sonstige von der Klägerin angeführte Nachteile, ein etwaiger Mitgliederschwund, Einnahmeverluste, eine Relativierung als Standort o. ä., sind für die Beurteilung einer luftverkehrsrechtlich relevanten Gefahr unerheblich (vgl. NdsOVG, Urteil vom 14.02.2023 - 12 LB 128/19 - juris Rn. 107).

l) Die Gefahrprognose greift entgegen der Auffassung der Klägerin auch insoweit nicht zu kurz, als aus deren Sicht eine Betrachtung der Gesamthindernissituation und des Ausweichverkehrs vorzunehmen gewesen wäre. Die der Entscheidung zu Grunde gelegten Gutachten haben die damals geplanten fünf WEA allesamt in den Blick genommen (vgl. etwa Mxxx, Luftverkehrsrechtliches Gutachten vom 19.03.2021, S. 20, 23; Lxxxxxx, Gutachten vom 29.03.2019, S. 4, S. 24; Lxxxxxxx, Gutachten vom 12.06.2021, S. 3). Inwieweit den Untersuchungen dennoch ein nicht hinreichend ganzheitlicher Ansatz zu Grunde gelegen haben soll, ist nicht nachvollziehbar dargetan.

2. Auch dem gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG zu prüfende § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG ist Genüge getan. Danach sind genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allge-

meinheit und die Nachbarschaft nicht hervorgerufen werden können. Der Einwand der Beigeladenen, dass schon keine schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, verfängt dabei zwar nicht. Denn vom Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen sind sämtliche Vorgänge umfasst, die physisch oder chemisch, d. h. durch Materieteilchen oder physikalische Wellen, übertragen werden (vgl. Jarass, BImSchG, 14. Aufl., § 3 Rn. 11 m. w. N.), darunter gerade auch die streitgegenständlichen Verwirbelungen und Turbulenzen, wie sie von WEA herrühren können (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.06.2020 - 4 C 3.19 - BVerwGE 169, 39, juris Rn. 16; Luther, NJW-Spezial 2019, 556 m. w. N.). Die auf den Flugplatz einwirkenden Verwirbelungen und Turbulenzen erweisen sich indessen, nachdem sie mit luftverkehrsrechtlichen Vorgaben vereinbar sind, auch an diesem Maßstab gemessen als zumutbar (vgl. zu bauordnungsrechtlichen Anforderungen OVG NRW, Urteil vom 27.10.2023 - 22 S 271/21.AK - juris Rn. 68 m. w. N.).

3. Auch unter dem Gesichtspunkt des gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG zu prüfenden, in § 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 BauGB zum Ausdruck kommende bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebots beanstandet die Klägerin die angegriffene Entscheidung ohne Erfolg.

Die Klägerin kann sich schon deshalb nicht erfolgreich auf das bauplanungsrechtliche Rücksichtnahmegebot berufen, weil sie weder Eigentümerin noch sonst vergleichbar dinglich Berechtigte eines Grundstücks ist (st. Rechtsprechung, vgl. VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 27.10.2015 - 3 S 1985/15 - juris Rn. 7 m. w. N.). Der Flugplatz steht nach ihren Angaben in der mündlichen Verhandlung im Eigentum des Flugsportclubs Odenwald e. V. Dass die Klägerin insoweit obligatorisch Nutzungsberechtigt ist, eröffnet ihr den nachbarschützenden Gehalt des Rücksichtnahmegebots ebenso wenig wie der Umstand, dass sie in ihrer Eigenschaft als Inhaberin eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs betroffen ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 20.04.1998 - 4 B 22.98 - juris Rn. 6 f.; OVG Schlesw.-H., Beschluss vom 28.10.2010 - 1 LA 76/10 - juris Rn. 2 m. w. N.).

Unabhängig davon wäre das Rücksichtnahmegebot aber auch in der Sache offensichtlich nicht verletzt.

Das bauplanungsrechtliche Rücksichtnahmegebot gilt über den normierten Fall der schädlichen Umwelteinwirkungen hinaus auch für solche Fälle, in denen sonstige nachteilige Wirkungen des Bauvorhabens in Rede stehen. Welche Anforderungen das Gebot der Rücksichtnahme im Einzelnen begründet, hängt wesentlich von den jeweiligen Umständen ab. Je empfindlicher und schutzwürdiger die Stellung desjenigen ist, dem die Rücksichtnahme im gegebenen Zusammenhang zu Gute kommt, umso mehr kann er an Rücksichtnahme verlangen. Je verständlicher und unabweisbarer die mit dem Vorhaben verfolgten Interessen sind, umso weniger braucht derjenige, der das Vorhaben verwirklichen will, Rücksicht zu nehmen. Abzustellen ist darauf, was einerseits dem Rücksichtnahmebegünstigten und andererseits dem Rücksichtnahmepflichtigen nach Lage der Dinge zuzumuten ist. Bei der Interessengewichtung spielt eine maßgebende Rolle, ob es um ein Vorhaben geht, das grundsätzlich zulässig und nur ausnahmsweise unter bestimmten Voraussetzungen nicht zuzulassen ist, oder ob es sich – umgekehrt – um ein solches handelt, das an sich unzulässig ist und nur ausnahmsweise zugelassen werden kann. Bedeutsam ist ferner, inwieweit derjenige, der sich gegen ein Vorhaben wendet, eine rechtlich geschützte wehrfähige Position innehat (vgl. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 06.12.1996 - 4 B 215.96 - juris Rn. 9 m. w. N.; vgl. ferner VGH Bad.-Württ., Urteil vom 03.06.2022 - 5 S 427/21 - juris Rn. 36 m. w. N.). Entgegen der Auffassung der Beigeladenen wird das bauplanungsrechtliche Rücksichtnahmegebot nicht durch § 14 LuftVG verdrängt (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2004 - 4 C 1.04 - juris Rn. 13). Soweit es um Gefahren für den Luftverkehr geht, verlangt es allerdings nicht mehr an Rücksichtnahme auf den Luftverkehr, als es das Luftverkehrsgesetz gebietet (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2004 - 4 C 1.04 - juris Rn. 19; vgl. zu Immissionen und dem Immissionsschutzrecht BVerwG, Urteil vom 30.09.1983 - 4 C 74.78 - juris Rn. 13 und Urteil vom 23.09.1999 - 4 C 6.98 - juris 22, jeweils m. w. N.).

Gemessen daran bestünden hinsichtlich der Wahrung der gebotenen Rücksicht keine Bedenken. Das Interesse an der Fortführung eines luftverkehrsrechtlich

genehmigten Betriebs des Landesplatzes ist ein im Rahmen des Rücksichtnahmegebots schutzwürdiges Individualinteresse (BVerwG, Urteil vom 18.11.2004 - 4 C 1.04 - juris Rn. 21 f.; NdsOVG, Urteil vom 18.07.2007 - 12 LC 56/07 - juris Rn. 47). Dem steht das Interesse der Beigeladenen am Betrieb der im Außenbereich privilegierten WEA gegenüber. Zwar verfügt der Landeplatz über eine Genehmigung, die mit Blick auf ihr Alter zeitliche Priorität genießt. Dies entbindet ihn aber nicht von jeglicher Rücksichtnahme auf hinzutretende, ebenfalls privilegierte Vorhaben. Insbesondere sichert diese Position ihm nicht den ungeschmälerten Fortbestand optimaler Betriebsmöglichkeiten. Angesichts dessen wird das Rücksichtnahmegebot erst dann verletzt, wenn die WEA den Betrieb des Flugplatzes verhindert oder in einem Ausmaß beeinträchtigt, das ihm unter Berücksichtigung seiner zeitlichen Priorität trotz der Privilegierung der WEA nicht mehr zumutbar ist (vgl. NdsOVG, Urteil vom 18.07.2007 - 12 LC 56/07 - juris Rn. 47; OVG Rh.-Pf., Urteil vom 20.06.2018 - 8 A 11914/17 - juris Rn. 77). Dies ist hier nicht der Fall. Auswirkungen auf die luftverkehrliche Sicherheit einschließlich der Möglichkeit, ein satellitengesteuertes Navigationsverfahren einzuführen, konnten verneint werden. Insoweit fällt auch der Wegfall von An- und Abflugverfahren nicht besonders ins Gewicht, weil ausreichend Alternativen zur Verfügung stehen. Auch Anhaltspunkte für eine eingeschränkte Nutzbarkeit des Flugplatzes für den Flugschulbetrieb, auf den ein nicht unwesentlicher Teil der Starts- und Landungen vor Ort zurückzuführen ist, sind weder dargetan noch sonst ersichtlich. Der behauptete Rückgang an Nutzerzahlen einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen ist so jedenfalls nicht plausibel.

4. Auch eine Verletzung von § 6 LuftVG bzw. der auf dessen Grundlage erteilten Flugplatzgenehmigung (vgl. zur Möglichkeit, eine Klagebefugnis aus Verwaltungsakten herzuleiten, W.-R. Schenke in Kopp/Schenke, VwGO, 29. Aufl., § 42 Rn. 162) kommt nicht in Betracht. Zwar ist die Klägerin danach befugt, an Ort und Stelle einen Flugplatz zu betreiben. Diese Möglichkeit wird ihr durch die Errichtung von zwei WEA, selbst ausgehend von den von ihr behaupteten Erschwernissen, aber nicht genommen. Anhaltspunkte für eine Verunmöglichung des Betriebs bestehen aus den bereits genannten Gründen keine.

5. Auch Grundrechte stehen nicht entgegen. Zwar ist der Klägerin die Berufung auf Grundrechte nicht schon deshalb verwehrt, weil sie zum maßgeblichen Zeitpunkt der Genehmigung in Teilen der Stadt Walldürn gehört hat. Denn Anhaltspunkte für eine beherrschende Stellung der öffentlichen Hand bestehen insoweit keine. Insbesondere hat die Stadt Walldürn nicht mehr als die Hälfte der Anteile an der Klägerin gehalten (vgl. BVerfG, Urteil vom 22.02.2011 - 1 BvR 699/06 - BVerfGE 128, 226). Auf Grundrechte beruft die Klägerin sich aber mit Blick auf das vorrangig zur Anwendung kommende einfache Recht vergeblich (siehe dazu sogleich B.). Ferner vermittelt das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb vermittelt aber keinen Schutz von Erwerbchancen, Entwicklungsmöglichkeiten und/oder Lagevorteilen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 - 7 A 11.11 - BVerwGE 143, 249 Rn. 74; Beschluss vom 05.03.2019 - 7 B 3.18 - juris Rn. 25; Papier/Shirvani in Dürig/u.a., GG, Art. 14, Rn. 200 ff.). Dass eine Verschlechterung der Gesamtumstände den Betrieb der Klägerin über die bloße Änderung der Bedingungen ernsthaft und dauerhaft gefährden würde bzw. ihn schwer und unerträglich treffen würde (BVerwG, Urteil vom 22.04.1994 - 8 C 29.92 - BVerwGE 95, 341 Rn. 20; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 26.04.2018 - 5 S 2027/15 - ESVGH 68, 253 juris Rn. 54 m. w. N.; ferner Senatsurteil vom 01.02.2023 - 14 S 370/22 - juris Rn. 183), macht die Klägerin schon nicht geltend und ist auch sonst nicht ansatzweise zu erkennen. Dahinstehen kann deshalb, ob das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb vom Schutzbereich der Eigentumsgarantie erfasst wird (siehe BVerfG, Urteil vom 06.12.2016 - 1 BvR 2821/11 u.a. - BVerfGE 143, 246 Rn. 240).

B. Die Klage des Klägers ist hingegen unzulässig. Ihm fehlt es an der erforderlichen Klagebefugnis (§ 42 Abs. 2 VwGO).

§ 14 Abs. 1, § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG vermittelt keinen Drittschutz, auch nicht zu Gunsten des Klägers. § 14 Abs. 2, § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG entfaltet zwar Drittschutz, aber ebenfalls nicht zu Gunsten des Klägers. Auch § 1 Abs. 1 LuftVG schützt den Kläger nicht in der erforderlichen Weise. Die Vorschrift vermittelt kein Recht auf Benutzung eines bestimmten Flugplatzes (vgl. BVerwG,

Urteil vom 27.09.1993 - 4 C 22.93 - juris Rn. 6). Unabhängig davon wäre ein solches aber offensichtlich auch nicht beeinträchtigt.

Eine Klagebefugnis ergibt sich ferner nicht aus § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG. Der Kläger ist nicht Nachbar im dort genannten Sinne. Geschützt werden insoweit nur Personen, die sich vorhabenbezogenen Auswirkungen jedenfalls nicht nachhaltig entziehen können, weil sie nach ihren Lebensumständen, die durch den Wohnort, den Arbeitsplatz oder die Ausbildungsstätte vermittelt werden können, den Einwirkungen dauerhaft ausgesetzt sind (BVerwG, Urteil vom 26.05.2004 - 9 A 6.03 - BVerwGE 121, 57, juris Rn. 18). Diese Voraussetzungen erfüllt der Kläger nicht. Den Auswirkungen des Vorhabens kann er sich entziehen, indem er den Flugplatz nur zu Zeiten nutzt, die auch aus seiner Sicht ungefährlich sind. Ferner kann er, wie er in der mündlichen Verhandlung selbst erläutert hat, einen anderen Flugplatz anfliegen. Dass dieser für ihn nicht vergleichbar gut liegt, weil er nicht vergleichbar schnell zu erreichen ist, steht nicht entgegen. Auch dass er diesen Flugplatz nicht uneingeschränkt mit seiner aktuellen Maschine nutzen kann – namentlich bestehen Einschränkungen hinsichtlich der vollständigen Beladung seines Flugzeugs – ändert nichts. Unabhängig davon hat der Kläger keine Umstände dargetan, die den Schluss auf eine unzumutbare Zurückstellung seiner geschützten Interessen ermöglichen könnten. Eine besondere Belastung des Klägers liegt insbesondere mit Blick darauf fern, dass das Fliegen für ihn offensichtlich in erster Linie Freizeitvergnügen ist; eine besondere Bedeutung im beruflichen Kontext besteht jedenfalls nicht. Soweit der Kläger in der mündlichen Verhandlung geltend gemacht hat, den Flugplatz zu nutzen, um zu geschäftlichen Terminen in Deutschland, aber auch im europäischen Ausland zu gelangen, ist nicht ansatzweise dargetan oder sonst erkennbar, weshalb dies nicht auch mit sonstigen (öffentlichen) Verkehrsmitteln funktionieren soll. Allein individuelle zeitliche Vorteile fallen nicht nennenswert ins Gewicht. Auch sonst gehen von dem Vorhaben keine nennenswerten Belastungen gerade des Klägers aus.

Auch das bauplanungsrechtliche Rücksichtnahmegebot verhilft dem Kläger nicht über die Zulässigkeitsschwelle. Der Kläger wird dadurch schon deshalb

nicht geschützt, weil er weder Eigentümer noch sonst vergleichbar dinglich Berechtigter eines Grundstücks ist (st. Rechtsprechung, vgl. VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 27.10.2015 - 3 S 1985/15 - juris Rn. 7 m. w. N.). Abgesehen davon hätte der Kläger aber auch in der Sache keine Umstände dargetan, die seine qualifizierte und individualisierte Betroffenheit durch das Vorhaben dar- tun könnten.

Schließlich vermitteln dem Kläger auch Grundrechte – insbesondere Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG – allein nicht die erforderliche Klagebefugnis. Deren Abwehr- dimension vermittelt dem Kläger eine solche nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.07.1980 - 7 C 101.78 - NJW 1981, 359; Wahl/Schütz in Schoch/Schneider, VwGO, § 42 Abs. 2 Rn. 60; Happ in Eyermann, VwGO, § 42 Rn. 92a). Aber auch auf eine Verletzung von Schutzpflichten kann er sich nicht erfolgreich be- rufen. Eine solche scheidet offensichtlich mit Blick darauf aus, dass der Ge- setzgeber das einfache Recht – vor allem durch §§ 14, 29 LuftVG – in einer den staatlichen Schutzpflichten genügenden Weise ausgestaltet hat (vgl. R. P Schenke in Kopp/Schenke, VwGO, 29. Aufl., § 42 Rn. 117 ff.). Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG begründet die Pflicht des Staates, sich schützend und fördernd vor das Leben, die körperliche Unversehrtheit und die Gesundheit des Einzelnen zu stellen und sie vor rechtswidrigen Eingriffen Dritter zu bewahren, wenn die Grundrechtsträger nicht selbst für ihre Integrität Sorge tragen können. Danach ist die Aufstellung und normative Umsetzung eines Schutzkonzepts Sache des Gesetzgebers, dem grundsätzlich auch dann ein Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zukommt, wenn er dem Grunde nach verpflichtet ist, Maßnahmen zum Schutz eines Rechtsguts zu ergreifen. Eine Verletzung der- artiger Schutzpflichten kommt jedoch nur in Betracht, wenn Schutzvorkehrun- gen entweder überhaupt nicht getroffen sind, wenn die getroffenen Regelungen und Maßnahmen offensichtlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind, das gebotene Schutzziel zu erreichen, oder wenn sie erheblich hinter dem Schutz- ziel zurückbleiben. Ein Kläger muss insoweit darlegen, dass der Staat seinen ihm gegenüber obliegenden Schutzpflichten nicht nachgekommen ist (vgl. zum VGH Bad.-Württ., Urteil vom 30.09.2020 - 5 S 969/18 - juris Rn. 64 m. w. N.). Diesen Pflichten ist hier durch §§ 14, 29 LuftVG Genüge getan. Durch den Zu- stimmungsvorbehalt in seiner konkreten Gestalt hat der Gesetzgeber auch

ohne die Begründung einer Klagebefugnis gerade des Klägers einen rechtlichen Rahmen geschaffen, in dem den durch Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG geschützten Rechten des Einzelnen hinreichend Geltung verschafft wird. Dass diese Normen hinter dem geforderten Schutzniveau zurückbleiben sollten, wird vom Kläger nicht substantiiert geltend gemacht und ist auch sonst nicht zu erkennen.

C. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 VwGO i. V. m. § 100 Abs. 1 ZPO, § 162 Abs. 3 VwGO. Da die Beigeladene einen Antrag gestellt hat und damit nach § 154 Abs. 3 Halbs. 1 VwGO ein Kostenrisiko eingegangen ist, entspricht es der Billigkeit im Sinne des § 162 Abs. 3 VwGO, ihre außergerichtlichen Kosten den Klägern aufzuerlegen.

Die Revision ist nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen des § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Mannheim, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen.

Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

In der Begründung der Beschwerde muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Für das Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein

Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind nur Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaats der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht sind auch die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 5 VwGO bezeichneten Organisationen einschließlich der von ihnen gebildeten juristischen Personen gemäß § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 7 VwGO als Bevollmächtigte zugelassen, jedoch nur in Angelegenheiten, die Rechtsverhältnisse im Sinne des § 52 Nr. 4 VwGO betreffen, in Personalvertretungsangelegenheiten und in Angelegenheiten, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne des § 5 des Arbeitsgerichtsgesetzes stehen, einschließlich Prüfungsangelegenheiten. Die in § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Bevollmächtigten müssen durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln. Ein Beteiligter, der nach Maßgabe des § 67 Abs. 4 Satz 3, 5 und 7 VwGO zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

Dr. Hug

Dr. Nusser

Dr. Snowadsky

Beschluss
vom 22.03.2024

Der Streitwert wird in Abänderung des vorläufigen Streitwertbeschlusses vom 14.02.2023 gemäß § 52 Abs. 1 GKG i. V. m. den Empfehlungen in den Nummern 19.2, 2.2.2 und 1.1.3 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013 (abgedruckt z. B. in Schoch/Schneider, VwGO, unter § 163) auf 30.000 Euro festgesetzt. Der Senat geht davon aus, dass in Hauptsacheverfahren für jede von einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung umfasste Windenergieanlage grundsätzlich ein Streitwert von 15.000 Euro festzusetzen ist (vgl. Senatsbeschluss vom 20.12.2023 - 14 S 218/23 - juris Rn. 184; OVG NRW, Beschluss vom 22.05.2017 - 8 B 927/16 - juris Rn. 38 ff.; zuletzt OVG NRW, Beschluss vom 03.11.2023 - 8 B 1049/23.AK - juris Rn. 117; ferner, bezogen auf Umweltverbände, OVG NRW, Beschluss vom 15.07.2020 - 8 B 1600/19 - juris Rn. 64 und OVG NRW, Beschluss vom 28.06.2022 - 7 B 304/22.AK - juris Rn. 36, a. A. VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 29.12.2020 - 10 S 3479/20 - juris; Beschluss vom 05.10.2022 - 10 S 1485/21 - juris Rn. 93). Dies gilt jedenfalls dann, wenn jede Anlage eine eigene Belastung hervorruft, die ein Kläger jeweils eigenständig zum Anlass für seine Klage(n) nimmt. Auch die in der Rechtsprechung mit überzeugenden Überlegungen zu Grunde gelegte Obergrenze von 60.000 Euro (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.05.2017 - 8 B 927/16 - juris Rn. 43 ff.) wird nicht erreicht.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar.

Dr. Hug

Dr. Nusser

Dr. Snowadsky