

Leitsatz:

Der im Rahmen des luftverkehrsrechtlichen Zustimmungsvorbehalts erforderlichen Gefahrenprognose liegt nach den allgemeinen Grundsätzen des Gefahrenabwehrrechts eine Korrelation aus Eintrittswahrscheinlichkeit und (möglichem) Schadensausmaß zugrunde. An die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts sind dabei umso geringere Anforderungen zu stellen, je größer und folgeschwerer der möglicherweise eintretende Schaden ist.

Die Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung setzt eine konkrete Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs voraus. Die bloße Möglichkeit eines schädigenden Ereignisses aufgrund eines hypothetischen Sachverhalts (abstrakte Gefahr) genügt hingegen nicht.

Die Unterschreitung der in der Bekanntmachung „Festlegung von Mindestabständen von Hindernissen zu festgelegten Sichtflugverfahren“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18.10.2016, veröffentlicht in NfL 1-847-16, festgelegten Mindestabstände - 1.000 m zu festgelegten Flugverfahren; Radius von 2.000 m um Pflicht- und Bedarfsmeldepunkte - durch luftrechtlich relevante Bauwerke kann zwar Anlass für eine einzelfallbezogene Gefährdungsbeurteilung bieten; letztlich entscheidend für die Annahme einer konkreten Gefahr für den Luftverkehr sind aber - in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben - die jeweiligen Einzelfallumstände, die von den Luftfahrtbehörden konkret darzulegen sind.

OVG NRW, Urteil vom 13.12.2024 - 22 D 35/24.AK -.

Die Klägerin wandte sich gegen die Ablehnung ihres immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsantrags für die Errichtung und den Betrieb einer Windenergieanlage (WEA 2) mit einer Gesamthöhe von 238,6 m in der Nähe eines Verkehrsflughafens. Der Vorhabenstandort liegt etwa 1.810 m südwestlich eines Pflichtmeldepunktes, die Entfernung zum Flughafenbezugspunkt beträgt etwa 12,5 km. Die im Genehmigungsverfahren vom beklagten Kreis beteiligte zuständige Landesluftfahrtbehörde versagte auf der Grundlage einer Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die luftverkehrsrechtliche Zustimmung für die WEA 2, weil der geplante Standort den in der Bekanntmachung „Festlegung von Mindestabständen von Hindernissen zu festgelegten Sichtflugverfahren“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (derzeit: Bundesministerium für Digitales und Verkehr) vom 18.10.2016, veröffentlicht in Nachrichten für Luftfahrer (NfL) 1-847-16, festgelegten Mindestabstand von 2.000 m um

Pflicht- und Bedarfsmeldepunkte unterschreite und die Anlage daher eine konkrete Gefahr für den (Sichtflug-)Luftverkehr darstelle. Gestützt hierauf lehnte die Genehmigungsbehörde den Antrag für die WEA 2 ab. Auf die Klage der Vorhabenträgerin hat das OVG den beklagten Kreis zur erneuten Bescheidung des Genehmigungsantrags verpflichtet und die weitergehende Verpflichtungsklage nach den Grundsätzen des sog. „steckengebliebenen“ Genehmigungsverfahrens abgewiesen.

Aus den Gründen:

Die Klage ist (nur) insoweit begründet, als die Klägerin einen Anspruch auf erneute Bescheidung ihres Antrags auf Erteilung einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb der WEA 2 hat. Der im Bescheid vom 1.2.2024 allein benannte Versagungsgrund trägt die Ablehnung des Genehmigungsantrags nicht (dazu I.), der Erteilung der beantragten Genehmigung stehen auch keine anderen offensichtlichen Versagungsgründe entgegen (dazu II.), die Klägerin hat jedoch keinen Anspruch auf Verpflichtung des Beklagten zur Erteilung der beantragten Genehmigung (dazu III.).

I. Der vom Beklagten im Bescheid vom 1.2.2024 allein benannte Versagungsgrund der Gefährdung des Luftverkehrs trägt die Ablehnung des Genehmigungsantrags nicht.

Gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 der 9. BImSchV ist der Antrag abzulehnen, sobald die Prüfung ergibt, dass die Genehmigungsvoraussetzungen nicht vorliegen und ihre Erfüllung nicht durch Nebenbestimmungen sichergestellt werden kann. Die - hier nach § 4 BImSchG i. V. m. Nr. 1.6 des Anhangs 1 zur 4. BImSchV erforderliche - immissionsschutzrechtliche Genehmigung ist nach § 6 Abs. 1 BImSchG zu erteilen, wenn sichergestellt ist, dass die sich aus § 5 BImSchG und einer aufgrund des § 7 BImSchG erlassenen Verordnung ergebenden Pflichten erfüllt sind (Nr. 1) und andere öffentlich-rechtliche Vorschriften und Belange des Arbeitsschutzes der Errichtung und dem Betrieb der Anlage nicht entgegen stehen

(Nr. 2). Zu den anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften in diesem Sinne gehören u. a. die Baubeschränkungen nach dem Luftverkehrsgesetz.

Vgl. etwa OVG NRW, Urteil vom 9.4.2014 - 8 A 430/12 -, DVBl. 2015, 915 = juris Rn. 50; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 4.4.2023 - 10 S 1560/22 -, juris Rn. 29, m. w. N.

Der Erteilung der beantragten Genehmigung stehen Belange des Luftverkehrs nicht entgegen.

Zwischen den Beteiligten steht nicht in Streit, dass das Bauvorhaben der Klägerin der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung nach § 14 LuftVG bedarf. Dies folgt entgegen der Annahme des Beklagten in dem angefochtenen Ablehnungsbescheid nicht aus Abs. 2, sondern in Übereinstimmung mit der Auffassung der Bezirksregierung V. bereits aus Abs. 1 der Vorschrift. Verfahrensrechtliche bzw. materiellrechtliche Unterschiede gehen damit indes ohnehin nicht einher.

1. Nach § 14 Abs. 1 LuftVG darf außerhalb des Bauschutzbereichs die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde (im Folgenden: Genehmigungsbehörde) - dies ist hier wegen der in § 13 BImSchG angeordneten Konzentrationswirkung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung der Beklagte - die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 100 m über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen; § 12 Abs. 2 Sätze 2 und 3 sowie Abs. 4 LuftVG gilt entsprechend. Die Entscheidung über die Zustimmung trifft die zuständige Luftfahrtbehörde gemäß § 31 Abs. 3, Abs. 2 Nr. 9 LuftVG aufgrund einer gutachtlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation, d. h. der DFS.

Der luftrechtliche Zustimmungsvorbehalt dient der Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt und des Schutzes der Allgemeinheit zur Abwehr von betriebsbedingten Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt. Anerkannt ist, dass die Zustimmung zu versagen ist, wenn dies zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt und der Allgemeinheit

erforderlich ist und nachteilige Wirkungen nicht durch Auflagen ausgeschlossen werden können (§§ 14 Abs. 1, 12 Abs. 4 LuftVG). Für die Versagung muss daher gemäß §§ 14 Abs. 1, 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG eine konkrete Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs vorliegen. Eine konkrete Gefahr liegt vor, wenn in dem zu beurteilenden konkreten Einzelfall in überschaubarer Zukunft mit einem Schadenseintritt hinreichend wahrscheinlich gerechnet werden muss oder eine vorhandene Gefahr konkret verstärkt wird. Die bloße Möglichkeit eines schädigenden Ereignisses aufgrund eines hypothetischen Sachverhalts genügt hingegen nicht. Insoweit kommt den bezeichneten Vorschriften der Charakter einer ordnungsrechtlichen Generalklausel zu.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 16.2.2024 - 22 D
150/22.AK -, BauR 2024, 1331 = juris Rn. 146 ff.,
m. w. N.

Der demnach erforderlichen Gefahrenprognose,

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

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

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 14.12.2023 - 22
A 902/23 -, ZNER 2024, 79 = juris Rn. 37 f., unter
Bezugnahme auf BVerwG, Urteile vom 15.1.2013
- 1 C 10.12 -, NVwZ-RR 2013, 435 = juris Rn. 16,
und vom 4.10.2012 - 1 C 13.11 -, BVerwGE 144,
230 = juris Rn. 18 (jeweils zur Gefahrenprognose
bei einer ausländerrechtlichen Ausweisung).

In den Fällen einer bereits vorhandenen (umfangreichen) Bebauung ist grundsätzlich jedes weitere Baugesuch für ein noch nicht bzw. noch nicht in voller

Höhe vorhandenes Bauwerk auf sein konkretes Gefahrenpotenzial hin zu überprüfen. Eine in diesem Sinne relevante konkrete Gefahr kann vor allem dann vorliegen, wenn das Bauwerk die An- oder Abflugwege der auf dem Flughafen landenden und startenden Luftfahrzeuge behindert oder zu unfallträchtigen, die Allgemeinheit bedrohenden Ausweichmanövern Anlass geben kann. Führt die Flugroute, die realiter nicht „liniengenau“ durchflogen werden dürfte, weshalb bei der Gefahreinschätzung auch deren (näherer) Umkreis mit in den Blick genommen werden muss,

vgl. hierzu VG Minden, Urteil vom 15.7.2015 - 11 K 2795/13 -, juris Rn. 55: „Anerkannt ist nach dem auch insoweit übereinstimmenden Vortrag der Beteiligten ein ‚Korridor‘ von jeweils 250 m abseits der Ideallinie, wie nach dem unwidersprochen gebliebenen Vortrag des Beigeladenen zu 2. in einem Gutachten Prof. Dr.-Ing. K. vom 16.8.2013 ‚Auswirkungen der Überwachung eines Platzrunden-Korridors auf die Flugsicherheit am Verkehrslandeplatz Bonn Hangelar‘ vertreten worden ist. Dieser Korridor trägt zum einen dem Umstand Rechnung, dass im Sichtflugverkehr die Orientierung wesentlich anhand von Kartenmaterial erfolgt, das mit den örtlichen Gegebenheiten abgeglichen werden muss. Zum anderen können Kursabweichungen aufgrund von Wetter- und insbesondere Windbedingungen erforderlich sein.“; hierauf beziehend auch VG Minden, Urteil vom 15.3.2023 - 11 K 166/19 -, n. v., Seite 30 f. der - den Beteiligten bzw. den Prozessbevollmächtigten der Klägerin bekannten - Urteilsausfertigung,

ersichtlich nicht über das zur Genehmigung gestellte Bauwerk, kann dies gegen eine Gefährdung des Luftverkehrs sprechen. Für die Annahme einer Gefahr reicht es allerdings aus, wenn mit dem Eintritt eines Schadens bei Anflügen aus Richtung eines bestimmten Pflichtmeldepunkts hinreichend wahrscheinlich zu rechnen ist. Ob ein Anflug des Flughafens aus Richtung weiterer Pflichtmeldepunkte unter denselben Flugbedingungen gefahrlos möglich wäre, ändert am Bestehen der Gefahrenlage nichts.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom
9.4.2014 - 8 A 430/12 -, DVBl. 2015, 915 = juris
Rn. 88 ff.

Da die durch § 14 LuftVG normierte Baubeschränkung zu einer schwerwiegenden materiell-rechtlichen Einschränkung der Baufreiheit führt bzw. führen kann, ist die luftrechtliche Beurteilung strikt am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auszurichten, nämlich im Ausgleich zwischen dem Schutzzweck der Zustimmung und der durch ihre Verweigerung bewirkten Einschränkung der Baufreiheit. Eine Verweigerung ist nicht gerechtfertigt, wenn sie für die Sicherheit der Luftfahrt nicht notwendig ist, wobei auch die Möglichkeiten nach §§ 14 Abs. 1 Hs. 2, 12 Abs. 4 LuftVG in den Blick zu nehmen sind.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 16.2.2024 - 22 D
150/22.AK -, BauR 2024, 1331 = juris Rn. 154 f.,
m. w. N.

2. Hieran gemessen ist die Bezirksregierung (und in der Folge auch der Beklagte) im Ergebnis zu Unrecht davon ausgegangen, dass von dem Vorhaben der Klägerin eine konkrete Gefahr für den Flugverkehr ausgeht bzw. eine solche konkret verstärkt wird.

a) Zunächst lässt sich eine konkrete Gefahr für den Luftverkehr nicht schon pauschal damit begründen, dass die WEA 2 den in der Bekanntmachung „Festlegung von Mindestabständen von Hindernissen zu festgelegten Sichtflugverfahren“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (derzeit: Bundesministerium für Digitales und Verkehr) vom 18.10.2016, veröffentlicht in NfL 1-847-16 (vgl. zu diesem Bekanntmachungsweg § 43 LuftVO), angeführten Mindestabstand zum Pflichtmeldepunkt WHISKEY 1 - der nach den in der mündlichen Verhandlung gemachten Angaben des Vertreters der DFS maßgebliche Abstand des Mastfußes beträgt gut 1.810 m und unter Einschluss des Rotors etwa 1.735 m gemessen ab der Rotorblattspitze - nicht einhält. Danach ist im Bereich der - wie hier, vgl. die Sechsendneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt) vom

12.3.1986 (BAnz. S. 3814; im Folgenden: 96. LuftVODV) - nach § 33 LuftVO festgelegten Flugverfahren von einer Gefährdung des an- und abfliegenden Verkehrs nach Sichtflugregeln grundsätzlich dann auszugehen, wenn luftrechtlich relevante Bauwerke oder sonstige Anlagen innerhalb eines Bereiches von 1.000 m zu jeder Seite der festgelegten Flugverfahren und in einem Radius von 2.000 m um Pflichtmeldepunkte errichtet werden sollen. Die indizielle Bedeutung des Unterschreitens eines der genannten Abstände für die Annahme einer konkreten Gefahr als dem maßgeblichen gesetzlichen Tatbestandsmerkmal, an die die Bezirksregierung - in dem derzeit ruhenden Verfahren 22 D 127/22.AK wird in diesem Zusammenhang von einer „Regelvermutung“ gesprochen - und die DFS offenbar anknüpfen,

vgl. dazu, dass den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr oder den Allgemeinverfügungen des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) ungeachtet ihrer mangelnden rechtssatzmäßigen Verbindlichkeit im Einzelfall indizielle Bedeutung zukommen kann, die es zu würdigen gilt, BVerwG, Beschluss vom 5.10.1990 - 4 B 249.89 -, NVwZ-RR 1991, 118 = juris Rn. 124 f.,

wird allerdings in dem sich unmittelbar anschließenden Absatz und damit in der genannten Bekanntmachung selbst erheblich relativiert. Danach soll die Beurteilung, ob (überhaupt) und inwieweit Bauwerke oder sonstige Anlagen die Durchführung des an- und abfliegenden Verkehrs nach Sichtflugregeln beeinträchtigen, im Einzelfall auf der Grundlage einer Stellungnahme der zuständigen Flugsicherungsorganisation erfolgen. Damit kann die Unterschreitung der in der genannten Bekanntmachung festgelegten Mindestabstände zwar Anlass für eine einzelfallbezogene Gefährdungsbeurteilung bieten; letztlich entscheidend für die Annahme einer konkreten Gefahr für den Luftverkehr sind aber - in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben - die jeweiligen Einzelfallumstände, die von den Luftfahrtbehörden konkret darzulegen sind.

Demnach greift der Verweis auf eine Unterschreitung der Mindestabstände (1.000 m zu festgelegten Flugverfahren; Radius von 2.000 m um Pflicht- und Bedarfsmeldepunkte) für sich genommen schon im Allgemeinen, aber erst recht angesichts der konkreten Situation des Verkehrsflughafens Paderborn-Lippstadt zu kurz. Insoweit ist auch und vor allem zu berücksichtigen, dass das BAF durch die Vierte Änderungsverordnung zur 96. LuftVODV vom 8.6.2022 (BAnz AT 23.06.2022 V1) aufgrund der bestehenden Hinderniskulisse durch eine Vielzahl von Windenergieanlagen, namentlich der Windparks D. (sechs Anlagen), I. (zehn Anlagen) und M. (elf Anlagen), zwar zwei weitere Pflichtmeldepunkte (HOTEL und KILO) etabliert, den Pflichtmeldepunkt SIERRA und die Sichtflugstrecke SIERRA, die besonders mit den genannten Windenergieanlagen „(vor)belastet“ sind, weiterhin (wenngleich in modifizierter Form) beibehalten hat, obwohl die in der Bekanntmachung vom 18.10.2016 festgelegten Mindestabstände insoweit ersichtlich - und zum Teil deutlich - nicht eingehalten werden und zwar sowohl der 1.000 m-Abstand als auch der 2.000 m-Radius. Vergleichbares gilt für die Pflichtmeldepunkte WHISKEY 2 und 1 bzw. das zugehörige An- und Abflugverfahren. Damit misst auch das BAF als Ordnungsgeber (vgl. die Verordnungsermächtigung in § 32 Abs. 4c LuftVG und § 33 Abs. 2 LuftVO) den seit Oktober 2016 vorgegebenen Mindestabständen offenbar nicht den Bedeutungsgehalt zu, wie ihn die Bezirksregierung und die DFS annehmen. Anderenfalls, d. h. wenn das BAF (ebenfalls) pauschal von einer konkreten Gefahr allein durch die in den genannten Mindestabständen vorhandenen Windenergieanlagen ausgegangen wäre, hätte es die drei genannten Pflichtmeldepunkte nicht (erneut bzw. weiterhin) an ihren derzeitigen Standorten festlegen dürfen, jedenfalls aber auf eine Aufhebung der erteilten Genehmigungen hinwirken müssen. Dass letzteres erfolgt ist, ist weder vorgetragen noch liegen hierfür im Übrigen Anhaltspunkte vor.

b) Auch die einzelfallbezogenen Ausführungen der Bezirksregierung, der DFS bzw. der DAS rechtfertigen die Annahme einer von der WEA 2 ausgehenden konkreten Gefährdung des Luftverkehrs nicht.

aa) Neben der Unterschreitung des genannten 2.000 m-Radius zum Pflichtmeldepunkt WHISKEY 1 verweist die DFS in ihrer Stellungnahme vom 8.8.2022, deren Inhalt sich die Bezirksregierung in ihrem Versagungsschreiben an den Beklagten vom 11.8.2022 zu eigen gemacht hat, einzig darauf, dass in Bezug auf die WEA 2 „keine Abschattung durch andere Hindernisse mit mindestens gleicher Höhe in Richtung des Meldepunktes vorliegt“. Eine nachvollziehbare Darlegung, warum dies für sich genommen zu einer Gefährdung des Sichtflugverkehrs führen sollte, ist der Stellungnahme nicht zu entnehmen. Alleine der Umstand, dass die WEA 2 möglicherweise jedenfalls dann keine (zusätzliche) Gefahr für den am Pflichtmeldepunkt WHISKEY 1 wartenden oder umkehrenden Luftverkehr darstellte, wenn zwischen ihrem Standort und dem Pflichtmeldepunkt bereits ein weiteres Hindernis gleicher oder größerer Höhe vorhanden wäre, lässt - ausgehend von der vorstehenden Auslegung der im Oktober 2016 veröffentlichten Mindestabstände - als solches nicht schon den positiven (Umkehr-)Schluss zu, dass ohne ein solches Hindernis (stets) von einer konkreten Gefahr auszugehen ist. Zu den schon von Herrn Dr.-Ing. Q. vermissten rechtlichen Grundlagen für diese Annahme verhalten sich auch die nachfolgenden Stellungnahmen der Luftfahrtbehörden nicht; in der mündlichen Verhandlung konnten die Vertreter der Bezirksregierung bzw. der DFS hierzu ebenfalls keine (näheren) Angaben machen.

bb) Das Vorbringen der Bezirksregierung bzw. der DFS im gerichtlichen Verfahren begründet ebenfalls keine hinreichend konkrete Gefahr für den Luftverkehr durch die Errichtung und den Betrieb der WEA 2. Dabei verweisen sie im Kern darauf, ein Umfliegen dieser Anlage bei der Durchführung von Warteverfahren oder Umkehrkurven sei aufgrund des „sehr geringen“ Abstandes zum Pflichtmeldepunkt WHISKEY 1 und unter Berücksichtigung des dabei benötigten Kurvenradius in nicht mehr akzeptabler Weise gefahrenträchtig, wenn nicht gar unmöglich. Dem vermag der Senat unter Berücksichtigung der hier gegebenen Einzelfallumstände im Ergebnis nicht zu folgen.

Dabei ist zunächst zu berücksichtigen, dass sich der Standort der geplanten Windenergieanlage tatsächlich im äußeren Zehntel des im Erlasswege festgelegten Radius befindet, so dass kaum von einem „sehr geringen“ Abstand zum

Pflichtmeldepunkt gesprochen werden kann, und die vom zuständigen Ministerium vorgegebenen (verwaltungsbindenden) Abstände erheblich über den allgemeinverbindlichen, durch SERA festgelegten Mindestabständen liegen.

Unbeschadet dessen fehlt der Bezirksregierung bereits jegliche Kenntnis darüber, ob der konkrete Vorhabenstandort der WEA 2 bzw. dessen näheres Umfeld (d. h. Rotorradius einschließlich des - bei Flügen nach Sichtflugregeln rechtlich vorgegebenen (vgl. SERA.5005 Buchst. f Nr. 2) - lateralen Mindestabstandes zu Hindernissen von 150 m) in der Vergangenheit überhaupt für entsprechende Warteverfahren oder Umkehrkurven in Anspruch genommen worden sind bzw. dies - bejahendenfalls - auch in Zukunft zu erwarten ist; nach den Angaben der DAS in der Stellungnahme vom 3.12.2024 könne über die Ein- und Ausflüge über die Sichtflugstrecke WHISKEY mangels statistischer Erfassung keine Auskunft erteilt werden. Dass das - im Übrigen nicht näher eingegrenzte - „Umfeld des Pflichtmeldepunktes WHISKEY 1“ für Warteverfahren genutzt wurde/wird, hält die Bezirksregierung (lediglich) für „durchaus schlüssig und realitätsnah“, ohne hierfür einen plausiblen Anknüpfungspunkt zu benennen. Dies geht letztlich nicht über die Annahme eines hypothetischen Sachverhalts hinaus, der zur Begründung einer konkreten Gefahr nach dem dargestellten Maßstab gerade nicht ausreicht. Dies gilt umso weniger, als die einzig bekannte tatsächliche statistische Auswertung der Nutzung dieser Pflichtmeldepunkte aus dem Jahr 2014 keinen einzigen An- oder Abflug über WHISKEY 1 und 2 bei den von der Beigeladenenseite als besonders problematisch herausgestellten marginalen Wetterbedingungen festgestellt hat.

Selbst wenn von einer relevanten Nutzung des Pflichtmeldepunktes WHISKEY 1 (maßgeblich sind nach § 1 Abs. 3 der 96. LuftVODV die in der Sichtflugkarte für den Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt (AD ELEV 699), veröffentlicht im Luftfahrthandbuch, angegebenen Koordinaten) für die Durchführung von Warteverfahren oder Umkehrkurven auszugehen wäre, ist weder dargelegt noch anderweitig ersichtlich, dass der Luftfahrzeugführer hierbei auf die Nutzung des Vorhabenstandorts der WEA 2 bzw. dessen näheren Umfelds zwingend angewiesen

wäre. Dies gilt schon deshalb, weil für den Verkehrsflughafen Paderborn-Lipstadt vorbehaltlich einer einzelfallbezogenen Anordnung durch die örtliche Flugverkehrskontrollstelle (vgl. § 33 Abs. 1 LuftVO) keine allgemeinverbindlichen Vorgaben hinsichtlich der konkreten Gestaltung der Flugroute während eines Warteverfahrens oder einer Umkehrkurve existieren, namentlich die 96. LuftVODV enthält insoweit keine Regelungen. Es besteht auch kein rechtliches Verbot, Warteverfahren außerhalb des 2.000 m-Radius durchzuführen. Dies deckt sich mit den Angaben der DFS in der E-Mail vom 17.8.2022 an die Klägerin („Da es an Meldepunkten wegen des Sichtflugs bewusst keine festgelegten Warteverfahren gibt, da Luftfahrzeugführer eigenständig navigieren und stets in Sichtflugwetterbedingungen bleiben müssen, muss der Luftfahrzeugführer den geeigneten Bereich zum Warten eigenverantwortlich suchen“). Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass Luftfahrzeugführer - anders als möglicherweise bei festgelegten An- und Abflugstrecken - gerade nicht darauf vertrauen können, dass im Umkreis von 2.000 m um einen Pflichtmeldepunkt keine Luftfahrthindernisse existieren. Das ist - wie ausgeführt - bei vielen Pflichtmeldepunkten des Flughafens Paderborn-Lipstadt - auch bei WHISKEY 1 und 2 - schon bisher nicht der Fall.

Es ist auch aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse nicht zu erwarten, dass durch die Errichtung der WEA 2 etwaig erforderlich werdende Warteverfahren oder Umkehrkurven im 2.000 m-Radius des Pflichtmeldepunktes WHISKEY 1 nicht mehr gefahrenfrei durchgeführt werden könnten. Denn ausweislich des über das Internetangebot des Landes NRW für amtliche Karten und sonstige amtliche Daten (TIM-online) verfügbaren Kartenmaterials steht den Luftfahrzeugführern vor allem südlich und östlich des Pflichtmeldepunktes WHISKEY 1 noch ausreichend und gänzlich hindernisfreier Luftraum (und damit der von der DFS in der E-Mail an die Klägerin vom 17.8.2022 angesprochene „geeignete Bereich“), insbesondere über dem J. Wald und damit einem unbewohnten Gebiet, zur Verfügung. Jedenfalls für diesen Bereich trifft der Vortrag der Bezirksregierung im Schriftsatz vom 4.9.2024, „das gesamte südliche Umfeld [ist] bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt erheblich durch Luftfahrthindernisse belastet“ offensichtlich nicht zu.

Für die vorstehende Einschätzung eines ausreichend dimensionierten hindernisfreien Luftraums im 2.000 m-Radius um den Pflichtmeldepunkt WHISKEY 1 und damit zugleich gegen ein zwingendes Angewiesensein auf den Vorhabenstandort bzw. dessen näheres Umfeld spricht darüber hinaus, dass dieser Radius von den im - hier allein betroffenen - Sichtflugverkehr typischerweise eingesetzten Kleinflugzeugen, wie etwa Cessna 172 oder Piper 28, bei der Durchführung von Warteverfahren oder Umkehrkurven nicht vollständig benötigt wird. Insoweit gehen die Bezirksregierung, die DFS und die DAS ebenso wie der Gutachter der Klägerin von einer Fluggeschwindigkeit im Reiseflug von etwa 115 Knoten (etwa 213 km/h) IAS (Abkürzung für indicated airspeed, d. h. angezeigte Fluggeschwindigkeit) aus. Bei dieser Geschwindigkeit seien nach der Darstellung der DFS in ihrer Stellungnahme vom 25.11.2024 Kurvenradien von 990 m für die Durchführung von Warteverfahren oder Umkehrkurven realistisch, wobei der Einfachheit halber mit 1.000 m gerechnet werde. Größere Kurvenradien (um 1.300 m) seien ebenfalls realistisch, weil im Sichtflug ein Kurvenradius in Bodennähe (Platzrunden) von 15 Grad gelehrt werde. Windversatz mache Kurven ebenfalls größer. Selbst bei Zugrundelegung dieser Angaben und ungeachtet der zwischen der Klägerin und der Bezirksregierung bzw. der DFS umstrittenen Frage, ob bei Warteverfahren oder Umkehrkurven die Reisegeschwindigkeit in der Praxis realistischer Weise reduziert wird, steht auch nach Errichtung der WEA 2 noch ausreichend hindernisfreier Luftraum zur Verfügung, um die genannten Flugverfahren gefahrenfrei ausführen zu können. Dies gilt auch dann, wenn man - wie die Bezirksregierung, insoweit aber entgegen der Vorgehensweise der DFS - den Rotorradius der WEA 2 von etwa 75 m sowie den lateralen Mindestabstand von 150 m nach SERA.5005 Buchst. f bei der Frage der Beeinträchtigung des 2.000 m-Radius berücksichtigt und von einem Abstand von etwa 1.585 m zum Pflichtmeldepunkt WHISKEY 1 ausgeht. Damit kann selbst der westliche bzw. südwestliche Bereich des 2.000 m-Radius noch zu einem weit überwiegenden Teil gefahrenfrei für Warteverfahren oder Umkehrkurven genutzt werden. Die in der mündlichen Verhandlung seitens der DFS und der Bezirksregierung geäußerte Befürchtung, der gesamte südwestliche Teil stünde für Warte- und Umkehrverfahren nicht mehr zur Verfügung, vermag der Senat daher nicht nachzuvollziehen.

Etwas anderes folgt auch nicht aus dem Hinweis der Bezirksregierung, ein Einflug in die Kontrollzone unter Sondersichtflugbedingungen sei mit einer angezeigten Fluggeschwindigkeit von maximal 140 Knoten zulässig, was mit entsprechend größeren Radien verbunden wäre. Unter Berücksichtigung weiterer Faktoren (vorherrschende Windverhältnisse, Sichtverhältnisse aus dem Flugzeug) seien zudem durchaus Abweichungen nach oben denkbar. Abgesehen davon, dass sich aus diesen - das technisch Mögliche und rechtlich Zulässige betrachtenden - Ausführungen der danach erforderliche Radius für die Durchführung des Warteverfahrens oder von Umkehrkurven nicht konkret ergibt, besteht schon kein (gesetzlicher) Anspruch auf einen Flug, einschließlich der Durchführung von Warteverfahren oder Umkehrkurven, mit der maximal erlaubten Fluggeschwindigkeit; diese ist vielmehr durch den Luftfahrzeugführer an die jeweils konkret gegebenen (Wetter-)Verhältnisse anzupassen. Dies ergibt sich für Flüge nach Sichtflugregeln im - hier allein in Rede stehenden - Luftraum G bei einer Flugsicht von unter 5.000 m, aber nicht unter 1.500 m aus SERA.5001 i. V. m. Tabelle S5-1 und der Erläuterung in der Fußnote „(***)“ (dort Buchst. a Nr. 1) i. V. m. § 40 Satz 1 Nr. 1 LuftVO (sowie für Sonderflüge nach Sichtflugregeln innerhalb einer Kontrollzone aus SERA.5010 Buchst. a Nr. 3). Danach sind jeweils Flüge zulässig mit einer Geschwindigkeit von 140 Knoten IAS oder weniger, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden. Dem entsprechen - wie die DAS in ihrer Stellungnahme vom 3.12.2024 ausgeführt hat - die Geschwindigkeitsempfehlungen der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) für Sonderflüge nach Sichtflugregeln von 100 respektive 120 Knoten bei Sichtweiten von 1.500 m respektive 2.000 m. Selbst wenn es sich dabei - wie von Herrn Dr.-Ing. Q. in der mündlichen Verhandlung unter Hinweis auf den Eingangssatz („SPEED LIMIT TO BE APPLIED BY HELICOPTER PILOTS“) der Angaben unter „GM1 SERA.5010(b)(3) Special VFR in control zones“,

abrufbar unter <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/online-publications/easy-access-rules-standardised-european?page=13>,

dargestellt - um eine Geschwindigkeitsempfehlung (nur) für Hubschrauberpiloten (in Kontrollzonen) handeln sollte, ist weder substantiiert vorgetragen noch im Übrigen ersichtlich, dass für Flugzeugpiloten hiervon (erheblich) abweichende EASA-Empfehlungen existieren. In grundsätzlicher Übereinstimmung hiermit gehen - wie bereits ausgeführt - die Bezirksregierung, die DFS und die DAS für die „typischen Kleinflugzeuge“ von einer Fluggeschwindigkeit im Reiseflug von 115 Knoten IAS aus.

Eine von den vorstehenden Ausführungen abweichende Gefährdungsbeurteilung ist entgegen der Auffassung der Bezirksregierung ferner nicht deswegen angezeigt, weil an den durchschnittlichen Luftfahrzeugführer im Sichtflugverkehr ein anderer Maßstab anzulegen wäre als an den erfahrenen Berufspiloten im Instrumentenflug. Wer ein Luftfahrzeug führt oder bedient (Luftfahrer), bedarf gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 LuftVG der Erlaubnis, die nur unter den in Satz 2 der Vorschrift geregelten Voraussetzungen erteilt wird. Hierzu gehört nach Nr. 4 das Bestehen einer Prüfung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal oder nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011. Besteht ein Prüfling die in diesen Regelwerken geforderte theoretische und praktische Prüfung und erwirbt er die „Fluglizenz“ für das Führen eines Luftfahrzeugs (unter Sichtflugbedingungen), kann und muss von Rechts wegen davon ausgegangen werden, dass er über die hinreichende Befähigung verfügt, die dabei an ihn gestellten Anforderungen zu erfüllen. Dazu zählt namentlich das Umfliegen von Hindernissen unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben und Anpassung der Fluggeschwindigkeit an die gegebenen örtlichen (Wetter-)Verhältnisse. Entsprechendes gilt für die von der Bezirksregierung V. angesprochene „Erhaltung der Fluglizenz“. Hieran hat sich entsprechend die rechtliche Gefahrenprognose zu orientieren.

Etwas anderes ist auch nicht mit Blick auf die von der Bezirksregierung besonders in den Blick genommenen Schulungsflüge anzunehmen, die nach den von ihr wiedergegebenen Angaben der Betreiberin des Verkehrsflughafens Paderborn-Lippstadt einen Anteil von etwa 41 % am Gesamtflugaufkommen hätten und denen „naturgemäß grundsätzlich ein erhöhtes Risikopotential inne“ wohne. Dies überzeugt für Übungs- und Prüfungsflüge in Begleitung von Fluglehrern (§ 5

Abs. 3 LuftVG) schon deshalb nicht, weil gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 LuftVG diese rechtlich als diejenigen gelten, die das Luftfahrzeug führen oder bedienen, und damit grundsätzlich die Verantwortung im rechtlichen Sinne tragen. Bei ihnen dürfte es sich im Übrigen auch um besonders erfahrene und qualifizierte Luftfahrer handeln. Übungs- und Prüfungsflüge ohne Begleitung von Fluglehrern oder Prüfern dürfen nach § 4 Abs. 4 Satz 3 LuftVG nur dann ohne Erlaubnis durchgeführt werden, wenn es sich um Flüge handelt, die von Fluglehrern oder Prüfern angeordnet und beaufsichtigt werden. Dementsprechend tragen auch in solchen Fällen die letztgenannten die grundsätzliche (rechtliche) Verantwortung für die konkrete Gestaltung der Übungs- und Prüfungsflüge. Im Übrigen finden nach den Angaben eines Vertreters der DAS in der mündlichen Verhandlung vom 21.9.2023 in dem derzeit ruhenden Klageverfahren 22 D 127/22.AK, an dem die hier Beteiligten bzw. ihre Prozessbevollmächtigten ebenfalls beteiligt sind, etwa 90 % der Schulungs-/Übungsflüge auf der nördlichen Platzrunde des Flughafens statt. Die demnach auf die südliche Platzrunde entfallenden etwa 10 % verteilen sich zudem auf insgesamt vier Pflichtmeldepunkte (neben WHISKEY 1 und 2, SIERRA, KILO und HOTEL). Dass darunter überhaupt „Alleinflüge“ von Flugschülern sein könnten, ist weder dargelegt noch in Anbetracht der topographischen Besonderheiten des Pflichtmeldepunktes WHISKEY 1 wahrscheinlich.

Der Verweis auf den am Verkehrsflughafen ansässigen O.-Verein ist desgleichen nicht geeignet, eine konkrete Gefahr für den Luftverkehr zu begründen. Insoweit ist weder dargelegt noch im Übrigen ersichtlich, warum sich die Klägerin die nach Angaben der Bezirksregierung nicht unmittelbar mit modernen Flugzeugen vergleichbare Ausstattung der von dem O.-Verein betriebenen historischen Luftfahrzeuge entgegenhalten lassen muss. Sind diese Flugzeuge für die Teilnahme am allgemeinen Flugverkehr zugelassen, kann berechtigterweise davon ausgegangen werden, dass der Luftfahrzeugführer mit ihnen den damit einhergehenden (modernen) Verhältnissen gerecht werden kann. Von etwas anderem geht letztlich auch die Bezirksregierung im Ergebnis selbst nicht aus. Nach den Angaben ihrer Vertreter in der mündlichen Verhandlung sei der in diesem Zusammenhang im Schriftsatz vom 4.9.2024 benutzte Begriff „rudimentär“ (dort Seite 6) lediglich unglücklich gewählt worden und meine tatsächlich die Erfüllung der gesetzlichen

bzw. (EU-)verordnungsrechtlichen (Mindest-)Anforderungen. Abgesehen davon erreichen die dort angeführten Modelle auch nicht annähernd die Fluggeschwindigkeit von 115 Knoten (etwa 213 km/h), bei der nach den vorstehenden Ausführungen unter Idealbedingungen ein Radius von 1.000 m für die Beschreibung eines Vollkreises benötigt wird. So beträgt nach den im Internet verfügbaren Informationen die Reisegeschwindigkeit des Doppeldeckers Focke Wulf Fw 44 „Stieglitz“ etwa 170 km/h (etwa 92 Knoten),

vgl. <https://german-historic-flight.de/flugzeug248.html>
sowie https://de.wikipedia.org/wiki/Focke-Wulf_Fw_44,

und diejenige des Tiefdeckers Bücker Bü 180 „Student“ (sogar nur) 155 km/h (etwa 84 Knoten),

vgl. <https://www.flybuecker.de/buecker-bü-180-student>
sowie https://de.wikipedia.org/wiki/Bücker_Bü_180.

Ferner begründet das Vorbringen der Bezirksregierung, die Errichtung der WEA 2 führe zu einer zusätzlichen Verdichtung der Hinderniskulisse und schränke insbesondere auch den Raum für Notfallmanöver und Außenlandungen, beispielsweise im Falle eines Triebwerkausfalls, ein, nicht das Vorliegen einer konkreten Gefahr. Das erstgenannte Argument erweist sich als solches aufgrund des dargestellten Prüfungsmaßstabes für die Annahme einer konkreten Gefahr, die eine abstrakte Gefährdung oder Erschwerung gerade nicht ausreichen lässt, als nicht tragfähig. Sollte sich aufgrund einer Vielzahl von Windenergieanlagen oder vergleichbaren Hindernissen im 2.000 m-Radius um den Pflichtmeldepunkt WHISKEY 1 eine konkrete Gefahr nach obigen Maßstäben abzeichnen, reichte es aus, dann darauf mit Zustimmungs- und in der Folge dann auch Genehmigungsversagen zu reagieren.

Vgl. dazu im Zusammenhang mit Aussetzungsentscheidungen nach § 36 Abs. 3 LPIG NRW OVG NRW, Beschluss vom 26.9.2024 - 22 B 727/24.AK -, juris Rn. 61 ff.

Mit der zweitgenannten, desgleichen abstrakten Erwägung wäre die Errichtung von (weit) in den Luftraum hineinragenden Bauwerken im gesamten Bundesgebiet nicht möglich. Das ist insbesondere mit Blick auf die Regelungen in §§ 12 und 14 LuftVG gesetzlich offensichtlich nicht gewollt, was sich vor allem - wie ebenfalls bereits dargelegt - durch das tatbestandliche Erfordernis der Konkretheit einer Gefährdungslage ausdrückt. Eine hinreichend konkrete Gefahr kann aber auch unter Berücksichtigung der in einem Schadensfall betroffenen hohen Rechtsgüter (Leib und Leben) alleine durch den Verweis auf außergewöhnliche Ereignisse wie Notfallmanöver und Außenlandungen, die immer und überall passieren können und deren Eintritt damit nicht vorhersehbar ist, in der hiesigen Konstellation nicht begründet werden.

Inhaltlich gestützt werden die vorstehenden Überlegungen letztlich auch durch die Annahme der Bezirksregierung, die Anlage H1, deren Standort sich ebenfalls innerhalb des 2.000 m-Radius des Pflichtmeldepunktes WHISKEY 1 befindet, könne bei der Durchführung von Flugverfahren an diesem Pflichtmeldepunkt umfliegen und daher (ebenso wie die genehmigte WEA 1) außer Acht gelassen werden. Ausgehend von den eigenen Berechnungen der Bezirksregierung im Schriftsatz vom 4.9.2024 ist die Anlage H1 selbst unter Berücksichtigung des konkreten Standorts und des Rotorradius (lediglich) etwa 93 m weiter entfernt vom Pflichtmeldepunkt WHISKEY 1 als die WEA 2. Warum diesem vergleichsweise geringen Unterschied eine ausschlaggebende Bedeutung hinsichtlich einer konkreten Gefährdung zukommen sollte, hat die Bezirksregierung weder nachvollziehbar dargelegt noch erschließt sich dies dem Senat im Übrigen, zumal nach Auffassung der DFS der Rotorradius ohnehin außer Acht zu lassen wäre und der Unterschied zwischen der Entfernung der Anlage H1 einerseits und der WEA 2 andererseits zum Pflichtmeldepunkt WHISKEY 1 (nur) 60 m betrüge. Im Gegenteil müsste unter der Annahme der Luftsicherheitsbehörden, dass Windenergieanlagen im 2.000 m-Radius um einen Pflichtmeldepunkt grundsätzlich eine konkrete Gefahr für den Luftverkehr darstellten, selbiges auch für die Anlage H1 gelten. In Konsequenz dessen hätten sowohl der hier in Rede stehende Pflichtmeldepunkt WHISKEY 1 als auch die weiteren Pflichtmeldepunkte WHISKEY 2 und SIERRA

von dem BAF bzw. der DFS - wie bereits ausgeführt - nicht (erneut bzw. weiterhin) als Pflichtmeldepunkte an ihren derzeitigen Standorten ausgewiesen werden dürfen. Allein der Hinweis darauf, zum Errichtungszeitpunkt habe die Richtlinie NfL 1-847-16 noch nicht gegolten, führt hier ersichtlich nicht weiter. Denn diese begründet selbst naturgemäß keine Gefahr, sondern setzt eine solche (tatsächlich bestehende) Gefahr voraus bzw. knüpft an sie an. Tatbestandsmerkmal der §§ 12, 14 LuftVG ist indes nach wie vor die Existenz einer Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs.

Eine solche konkrete Gefahr für den Luftverkehr kann schließlich nicht im Zusammenhang mit dem Ein- bzw. Ausflug in die bzw. aus der Kontrollzone des Flughafens Paderborn-Lippstadt über den Pflichtmeldepunkt WHISKEY 1 begründet werden. Dafür, dass die für die Pflichtmeldepunkte WHISKEY 1 und 2 in § 3 Abs. 1 Nr. 3 bzw. § 4 Abs. 2 der 96. LuftVODV geregelten An- bzw. Abflugverfahren durch die WEA 2 in einer nicht zumutbaren, die Gefahrenschwelle überschreitenden Art und Weise beeinträchtigt sein sollen, fehlt es an jeglichen Anhaltspunkten. Namentlich ist der in der Bekanntmachung vom 18. Oktober 2016 vorgesehene Mindestabstand von 1.000 m zu festgelegten Flugverfahren hier ersichtlich eingehalten. Auch die Vertreter der Bezirksregierung bzw. der DFS haben in der mündlichen Verhandlung auf konkrete Nachfrage des Senats insoweit keine luftverkehrsrechtlichen Bedenken (mehr) geäußert.

Kann die WEA 2 demnach gefahrlos mit dem erforderlichen seitlichen Mindestabstand von 150 m (500 Fuß) im Falle von Warteverfahren oder Umkehrkurven umflogen werden, kommt es nicht darauf an, ob ein Überflug über die Anlage mit dem erforderlichen vertikalen Mindestabstand von 150 m (500 Fuß) unter Berücksichtigung einer - von der Bezirksregierung Münster als maximal zulässig angesehenen - Flughöhe von 2.500 Fuß (vgl. dazu auch § 1 Abs. 2 der 96. LuftVODV für An- und Abflüge) möglich ist.

Fehlt es nach alledem mangels konkreter Gefahr für den Luftverkehr schon an der maßgeblichen Tatbestandsvoraussetzung für die Verweigerung der luftver-

kehrrechtlichen Zustimmung, kommt es auf die Überlegungen der Klägerin bezüglich der Möglichkeiten einer Verlegung des rechtssatzmäßig festgelegten Pflichtmeldepunktes WHISKEY 1 oder einer Umleitung des Flugverkehrs über den Pflichtmeldepunkt HOTEL ebenso wenig an wie auf das Ergebnis einer Abwägung insbesondere unter Berücksichtigung der von der Bezirksregierung hervorgehobenen Belange des Verkehrsflughafens Paderborn-Lippstadt einerseits und der Maßgaben des § 2 EEG 2023 andererseits.

Vgl. allgemein zur Berücksichtigungsfähigkeit dieser Vorschrift im vorliegenden Zusammenhang des Luftsicherheitsrechts OVG NRW, Beschluss vom 14.12.2023 - 22 A 902/23 -, ZNER 2024, 79 = juris Rn. 44 f., sowie im Kontext militärischer Tiefflugstrecken OVG NRW, Urteil vom 16.2.2024 - 22 D 150/22.AK -, BauR 2024, 1331 = juris Rn. 181 ff., jeweils m. w. N.

Lediglich ergänzend weist der Senat indes darauf hin, dass er objektive Anhaltspunkte für die von der Beigeladenenseite und der Betreiberin des Flughafens Paderborn-Lippstadt wiederholt und vehement geäußerte Befürchtung, die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsflughafens Paderborn-Lippstadt werde durch die Errichtung der WEA 2 gefährdet, nicht zu erkennen vermag. Dies gilt umso weniger, als die herangezogene Begründung, jedes neue Luftfahrthindernis innerhalb der Kontrollzone und in deren unmittelbarem Umfeld sei zum gegenwärtigen Zeitpunkt als Einschränkung des Sichtflugverkehrs anzusehen, an der vorliegenden Konstellation vorbeigeht. Der Anlagenstandort befindet sich ersichtlich nicht in der Kontrollzone noch in deren unmittelbarem Umfeld, sondern ist von ihr mindestens vier Kilometer entfernt. Dass angesichts dessen sogar die bestehende Betriebspflicht des Flughafens Paderborn-Lippstadt als Teil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur tangiert sein soll, erschließt sich dann erst recht nicht.

II. Andere, dem Vorhaben von vornherein und zwingend entgegenstehende Genehmigungshindernisse sind desgleichen nicht ersichtlich. Im Gegenteil spricht nach den Genehmigungs(verfahrens)unterlagen und den Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Fachämter alles dafür, dass das Vorhaben keinen (weite-

ren), nicht durch Nebenbestimmungen regelbaren Genehmigungsbedenken begegnet; solche wurden vom Beklagten auch im gerichtlichen Verfahren nicht geltend gemacht.

III. Die Klägerin hat über die Verpflichtung zur Neubescheidung hinaus aber keinen Anspruch auf Verpflichtung des Beklagten zur Erteilung der begehrten immissionsschutzrechtlichen Genehmigung. Es fehlt insoweit an der nach § 113 Abs. 5 Satz 1 VwGO erforderlichen Spruchreife, die der Senat angesichts des vorliegenden sog. „steckengebliebenen Genehmigungsverfahrens“ auch nicht herbeiführen muss.

In der Situation eines sog. „steckengebliebenen“ Genehmigungsverfahrens entfällt ausnahmsweise die Verpflichtung des Gerichts zur Herbeiführung der Spruchreife, wenn und soweit anderenfalls im Verwaltungsverfahren noch nicht behandelte komplexe Fragen erstmals im gerichtlichen Verfahren erschöpfend geprüft und bewertet werden müssten. Dies kommt namentlich dann in Betracht, wenn die Erteilung einer Genehmigung begehrt wird, die - wie die immissionsschutzrechtliche Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb von Windenergieanlagen - regelmäßig mit zahlreichen Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen usw.) versehen wird, die zudem - als Ausfluss der Konzentrationswirkung nach § 13 BImSchG - unterschiedliche Rechtsbereiche zum Gegenstand haben, namentlich Immissionsschutz, Baurecht, Brandschutz, Natur-, Landschafts- und Arbeitsschutz sowie Flugsicherheit. Grundsätzlich könnte zwar auch das Gericht mit Hilfe kundiger Sachverständiger ein Auflagenprogramm entwickeln und ihm mit dem Tenor des Verpflichtungsurteils Verbindlichkeit verschaffen. Im Allgemeinen sind jedoch individuelle Einschätzungen und Zweckmäßigkeitserwägungen dafür erheblich, ob diese oder jene häufig gleichermaßen geeignete Auflage oder sonstige Nebenbestimmung anzufügen ist. Es ist in derartigen besonders gelagerten Fällen nicht Aufgabe der Gerichte, ein „steckengebliebenes“ Genehmigungsverfahren in allen Einzelheiten durchzuführen. Es kann daher ausnahmsweise gerechtfertigt sein, dass das Tatsachengericht davon absieht, die Sache spruchreif zu machen.

Vgl. BVerwG, Urteile vom 22.9.2016 - 4 C 6.15 -, BVerwGE 156, 136 = juris Rn. 47, und vom 14.4.1989 - 4 C 52.87 -, NVwZ 1990, 257 = juris Rn. 18; OVG NRW, Urteile vom 16.5.2023 - 7 D 423/21.AK -, BauR 2023, 1353 = juris Rn. 143, vom 20.11.2012 - 8 A 252/10 -, ZUR 2013, 174 = juris Rn. 118, und vom 3.2.2011 - 2 A 1416/09 -, DVBl. 2011, 560 = juris Rn. 131; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 30.6.2022 - 10 S 848/21 -, ZNER 2022, 405 = juris Rn. 106 ff.; Bay. VGH, Urteil vom 3.5.2022 - 22 B 20.2178 -, juris Rn. 72.

Insbesondere die Entscheidung darüber, welche Nebenbestimmungen nach dem Maßstab der vorstehenden Ausführungen etwa hinsichtlich des - vom Beklagten hier noch nicht abschließend geprüften und durch den Maßstab der naturschutzfachlichen Vertretbarkeit geprägten - Artenschutzes, der Vermeidung unzumutbarer Lärmimmissionen und unzumutbarer Beeinträchtigungen durch Schattenwurf bzw. sonstiger Gefahren rechtlich geboten bzw. zweckmäßig sind, obliegt danach hier zunächst dem Beklagten.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 16.5.2023 - 7 D 423/21.AK -, BauR 2023, 1353 = juris Rn. 146.