

Verweigert die Luftfahrtbehörde ihre Zustimmung zum Bau einer Windkraftanlage nicht innerhalb der gesetzlich eingeräumten Frist, so wird ihre Zustimmung fingiert. In diesem Fall kann die Genehmigungsbehörde luftverkehrsrechtliche Hindernisse nicht als Versagungsgrund nach § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG dem Genehmigungsantrag entgegenhalten.

Eine in den NfL veröffentlichte Platzrundenführung ist verbindlich.

Angewandte Normen: §§ 12 Abs. 2 S. 2, 14 Abs. 1, 29 Abs. 1 S. 1 LuftVG; §§ 21a Abs. 1 und 2 LuftVO

Gericht: VG Minden, Urteil v. 22.09.2010, Az.: 11 K 445/09

Veröffentlicht in: –

Zum Sachverhalt:

Die Beteiligten streiten um die Erteilung einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für die Errichtung von drei Windkraftanlagen (WEA) auf den im Eigentum des Klägers stehenden Grundstücken Gemarkung C2. Flur 14 Flurstück 34 (WEA 1 und 2) bzw. Flur 13 Flurstücke 20 und 21 (WEA 3). Die geplanten Anlagen liegen in einem Bereich, in dem bereits 15 andere WEA genehmigt bzw. errichtet wurden, allerdings außerhalb des Bereiches, der aufgrund des Flächennutzungsplanes der Beigeladenen zu 2. in der Fassung der 70. Änderung als Konzentrationszone für Windkraftanlagen ausgewiesen wurde. Mit Urteil vom 13.06.2007 (11 K 2482/05), bestätigt durch OVG NRW, Beschluss vom 11.12.2007 (8 A 2329/07), hat das erkennende Gericht die Darstellung von drei Konzentrationszonen in der 70. Änderung des Flächennutzungsplanes für unwirksam erklärt, weil der Planung kein schlüssiges gesamt-räumliches Planungskonzept zugrunde liege. Die Überarbeitung des Planungskonzeptes ist Gegenstand der zurzeit laufenden 77. Änderung des Flächennutzungsplanes der Beigeladenen zu 2.

In ca. 10 km von den Vorhabenstandorten in nordöstlicher Richtung entfernt befindet sich der Flughafen Q. -M. , in ca. 1,5 km Entfernung in nördlicher Richtung das Segelfluggelände C2. -B. T1. , für das am 30.5.1983 eine luftverkehrsrechtliche Genehmigung erteilt

wurde. Die ursprüngliche Genehmigung des Landeplatzes als Segelfluggelände umfasste Motorflugzeuge bis zu einer höchstzulässigen Flugmasse von 1500 kg, soweit diese zum Schleppen von Segelflugzeugen Verwendung finden, eigenstartfähige und nicht eigenstartfähige Motorsegler sowie Segelflugzeuge im Winden- und Flugzeugschlepp. Durch Änderungsgenehmigung vom 27.2.1990 wurde die Genehmigung auf Ultraleichtflugzeuge erweitert. Am 18.7.2007 beantragte der Kläger die Genehmigung für die Errichtung von drei Windkraftanlagen des Typs Enercon E-53 mit einer Nabenhöhe von 73,25 m, einer Gesamthöhe von 99,70 m und einer Leistung von 800 KW auf den vorbenannten Grundstücken. Beigefügt waren dem Antrag Gutachten betreffend Schattenwurfanalyse und Turbulenzanalyse sowie eine Schallimmissionsprognose.

Diese Entscheidung wurde heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

Im Rahmen der Behördenbeteiligung erklärte die Beigeladene zu 2. mit Schreiben vom 12.1.2007, dass sie ihr gemeindliches Einvernehmen versage, weil die Standorte der geplanten Windenergieanlagen außerhalb des Bereiches ausgewiesener Vorranggebiete lägen. Mit weiteren Schreiben vom 19.12.2007 beantragte sie im Hinblick auf den Beschluss zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes den Antrag auf Genehmigungserteilung für ein Jahr zurückzustellen. Diesem Antrag entsprach die Beklagte und stellte die Entscheidung über den Antrag bis zum 20.12.2008 zurück.

Mit Schreiben vom 26.11.2007 teilte die obere Landschaftsbehörde in Abstimmung mit der unteren Landschaftsbehörde des Kreises Q. mit, dass dem Vorhaben aus Gründen des Landschaftsschutzes nicht zugestimmt werden könne. Die Errichtung sei mit erheblichen und nachhaltigen Eingriffen in das Landschaftsbild verbunden. Bei dem X1. P., in dem die Anlagen errichtet werden sollten, handele es sich um eine ausgeprägte Hochebene, die im Nordosten durch den Talraum der B1. und im Südwesten durch den ebenfalls topografisch von der Hochebene abgesetzten Talraum der B2. begrenzt werde. Es handele sich um einen großräumigen zusammenhängenden Landschaftsbereich, der weitgehend frei sei von baulichen Anlagen. Das X1. P. liege exponiert zu den umliegenden Hochebenen und sei aus allen Himmelsrichtungen gut einsehbar. Der Landschaftsraum sei durch die innerhalb der Vorrangfläche, aber auch außerhalb der Vorrangfläche liegenden Windkraftanlagen durch eine Hochspannungsleitung visuell vorbelastet. Die vorhandenen Anlagen würden - mit Ausnahme der WEA 15 und WEA 16 - allerdings in den zentralen Bereichen der Hochfläche liegen und damit einen ausreichenden Abstand zu den aus landschaftlicher Sicht besonders empfindlichen Talkanten von B2. und B1. einhalten. Die B1. sei unter der Nr. DE- 4417-303 als FFH-Gebiet ausgewiesen und im Regionalplan als Bereich für den Schutz der Natur dargestellt.

Mit Schreiben vom 23.1.2008 bat die Beklagte die Beigeladene zu 1., "im Rahmen Ihrer Zuständigkeit zu prüfen, ob die Anlage wie beantragt zu errichten und zu betreiben ist". Als Termin gab die Beklagte den 25.2.2008 an. Mit Schreiben vom 30.01.2008 antwortete die Beigeladene zu 1., die Entscheidung werde ihr bis zum 25.02.2008 aller Voraussicht nach nicht möglich sein. Auf die für die Erteilung der luftrechtlichen Zustimmung geltende Frist von zwei Monaten (§ 12 Abs. 2 Satz 2 LuftVG) wies sie besonders hin.

Die Beigeladene zu 1. teilte der Beklagten mit Schreiben vom 3.3.2008 mit, dass die gutachtliche Stellungnahme der zu betei-

genden E1. G. GmbH (E2.) inzwischen vorliege, jedoch aus ihrer Sicht noch Fragen zu klären seien und über die Erteilung der Zustimmung zur Zeit nicht entschieden werden könne. Daher bitte sie um eine Fristverlängerung. Eine förmliche Bescheidung dieses Antrages durch die Beklagte erfolgte nicht.

Mit Schreiben vom 15.4.2008 versagte die Beigeladene zu 1. die luftrechtliche Zustimmung zu dem geplanten Vorhaben. Zur Begründung führte sie aus, dass die geplanten WEA mit einer maximalen Höhe von 411,7 m über NN sich innerhalb der Motorflugplatzrunde des Flugplatzes C2. -B. T1. befänden. Zusätzlich durchdrängen sie die in den Richtlinien des BMVBS beschriebene obere Übergangsfläche um bis zu 60 m. Aufgrund des Standortes der WEA und ihrer Höhe von 442 Fuß über Flugplatzhöhe könne eine Gefährdung des Verkehrs in der Motorflugplatzrunde nicht ausgeschlossen werden, zumal dort Segelflugschleppverkehr stattfindet. Es werde empfohlen, Standorte mit einem Mindestabstand von 400 m außerhalb des Gegenanflugs der Motorflugplatzrunde zu suchen. Dieser empfohlene Mindestabstand einer WEA zu Anflugstrecken und zum Gegenanfluganteil einer nominalen Platzrunde von 400 m sei ein Wert, der sich aus einem Puffer von +/- 250 m um die nominale Platzrunde und dem Mindestabstand von 150 m aus § 12 LuftVO ergebe. Für den Queranflug gelte der strenge Wert von 850 m, der sich aus dem Puffer von +/- 250 m und den 600 m aus § 6 LuftVO ergebe. Diese Werte seien auf Vorschlag seitens der E2. eingebracht worden und sollten in das LuftVG übernommen werden.

Mit Bescheid vom 16.1.2009 lehnte die Beklagte den Antrag des Klägers ab und führte zur Begründung aus: Die immissionsschutzrechtliche Prüfung des beantragten Vorhabens habe bisher nicht abschließend erfolgen können, da zu der eingereichten Schallimmissionsprognose der J. GmbH vom 12.7.2007 noch Klärungsbedarf bestehe. Die Genehmigung könne jedenfalls nicht erteilt werden, da die Beigeladene zu 1. die erforderliche luftrechtliche Zustimmung versagt habe.

Der Kläger hat daraufhin durch seine Prozessbevollmächtigten am 20.2.2009 Klage erhoben und zur Begründung der Klage vorgetragen: Die Beigeladene zu 2. habe das gemeindliche Einvernehmen zu Unrecht verweigert. Durch gerichtliche Entscheidungen stehe zwischenzeitlich fest, dass der Flächennutzungsplan in seiner geltenden Fassung unwirksam sei und keine Konzentrationswirkung entfalten könne. Die im Verfahren vorgelegte Schallimmissionsprognose der J. vom 12.7.2007 sei korrekt erstellt worden. Die vorhandenen Anlagen WKA 3 und WKA 4 (Anlagen des Herrn C3. T2.) seien - was die nördliche Anlage angehe - nur für den Tagbetrieb bzw. - was die südliche Anlage angehe - nur im schalleistungsreduzierten Nachbetrieb von 1000 KW genehmigt worden. Zu Recht sei deshalb in der Schallimmissionsprognose vom 12.7.2007 die südliche der beiden E-82 (WKA 3) nur mit dem geminderten Schalleistungspegel und die nördliche der beiden E-82 (WKA 4) überhaupt nicht berücksichtigt worden, da die Einhaltung der Tagesrichtwerte offensichtlich unproblematisch sei. Eine Verunstaltung des Landschaftsbildes sei mit der Errichtung der Anlagen ebenfalls nicht zu befürchten. Das Landschaftsbild sei bereits durch die existierenden WEA, Hochspannungsmasten, die Bebauung und das Segelfluggelände erheblich vorbelastet. Es handele sich auch keineswegs um eine besonders attraktive Landschaft. Sie werde im Vorhabenbereich durch intensive ackerbauliche Nutzung mit der entsprechend weitgehend ausgeräumten Feld und Flur geprägt. Auf eine Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung könne sich die Beklagte schon deshalb nicht berufen, weil die luftverkehrsrechtliche Zustimmung fingiert sei. Die Beigeladene zu 1. habe erst außerhalb der Zweimonatsfrist mit Schreiben vom 15.4.2008 und damit verspätet die luftverkehrsrechtliche Zustimmung versagt. Die Einwendungen der Beigeladenen zu 1. seien auch im Ergebnis nicht stichhaltig. Dass Gefährdungen des Luftverkehrs in der Motorflugplatzrunde nicht auszuschließen seien, reiche für eine Versagung der Genehmigung nicht aus. Im übrigen habe die E2. , auf deren Stellungnahme sich die Bei-

geladene zu 1. beziehe, Richtlinien herangezogen, die anlässlich der Neufassung des Luftverkehrsgesetzes und der Luftverkehrsverordnung nicht übernommen worden seien. Hinzu komme im vorliegenden Fall, dass es sich bei dem streitgegenständlichen Landeplatz um ein reines Segelfluggelände handele und die Segelflugplatzrunde nicht annähernd von dem streitgegenständlichen Vorhaben berührt werde. Eine Gefährdung des Flugverkehrs sei nicht gegeben, sie könne jedenfalls durch geringfügige und leichte durchführbare Änderungen der Motorflugplatzrunde beseitigt werden. Andere, bereits vorhandene WEA lägen im übrigen viel näher an dem Flugplatz, teilweise auch in den angeblich sicherheitsrelevanten Bereichen und in der Flugplatzrunde, ohne dass es hier bisher zu einem nicht tolerierbaren Verlust an Sicherheit gekommen sei. Zur Begründung berief sich der Kläger auf von ihm eingeholte Gutachten und Stellungnahmen der N. U. D. , insbesondere vom 23.1.2009.

In der mündlichen Verhandlung hat der Kläger die Klage zurückgenommen, soweit sie die WEA 3 betrifft.

Der Kläger beantragt,

die Beklagte unter Aufhebung des Bescheides vom 16.01.2009 zu verpflichten, ihm die beantragte immissionsschutzrechtliche Genehmigung zur Errichtung von zwei Windenergieanlagen vom Typ Enercon E-53 auf dem Grundstück Gemarkung C2. Flur 14, Flurstück 34 zu erteilen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt zur Begründung vor: Die Genehmigung habe nicht erteilt werden können, weil die Beigeladene zu 2. ihr gemeindliches Einvernehmen versagt habe. Hinsichtlich der durch das geplante Vorhaben zu erwartenden zusätzlichen Geräuschimmissionen und der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den landschaftsschutzrechtlichen Anforderungen sei eine abschließende Prüfung bisher nicht er-

folgt, weil dem Vorhaben auch luftverkehrsrechtliche Belange entgegenstünden.

Die Beigeladene zu 1. hat keinen Antrag gestellt.

Sie macht geltend, das vom Kläger vorgelegte Gutachten der N. U. D. sei unschlüssig. Es enthalte Verwechslungen zwischen dem luftrechtlichen Begriff Landeplatz und dem Segelfluggelände, was im weiteren Verlauf falsche Annahmen und Ergebnisse zur Folge habe. Insbesondere fehlten im Gutachten der N. U. D. Aussagen zu den möglichen sicherheitsrelevanten Auswirkungen der geplanten Hindernisse auf den Betrieb von Segelflug-Schleppstarts als diejenige in C2. zugelassene Betriebsart, deren Steigvermögen und Manövrierfähigkeit am weitesten eingeschränkt werde und deren Sicherheit daher am ehesten beeinträchtigt werde. Auch wenn die Richtlinien, auf die sich die E2. berufe, nicht in das Luftverkehrsgesetz übernommen worden seien, so seien sie doch in den Nachrichten für Luftfahrer verbindlich veröffentlicht. Eine Verlegung der Platzrunde komme nicht in Betracht. Nach Norden sei dies aus immissionsschutzrechtlichen Gründen nicht möglich, weil dort die geschlossene Ortslage C2. liege. Nach Süden sei die erforderliche Sichtweite zum Segelflugplatz C2. von 1,5 km nicht mehr gewährleistet. Außerdem ständen dort bereits mehrere WEA.

Die Beigeladene zu 2. beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie macht geltend, dass die artenschutzrechtlichen Belange im Genehmigungsverfahren nicht ausreichend geprüft worden seien. Die im Rahmen der standortbezogenen Vorprüfung vorgelegten Gutachten seien unzureichend, weil eine Erfassung der Avifauna im Untersuchungsgebiet nicht stattgefunden habe. Auch seien die Auswirkungen des Vorhabens auf das nur ca 2.500 m entfernt liegende Vogelschutzgebiet "I.---" nicht ausreichend untersucht worden. Das in ihrem Auftrag im Zusammenhang mit der 77. Änderung des Flächennutzungsplanes in Auftrag gegebene Gutachten des Planungsbüros

M1. gehe davon aus, dass örtliche Populationen besonders geschützter Vogelarten bei Errichtung der hier geplanten WEA erheblich gefährdet würden.

Das Gericht hat am 19.4.2010 mit den Beteiligten einen Erörterungstermin durchgeführt.

Wegen des Erörterungstermins wird auf das Terminprotokoll, wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes auf den Inhalt der Gerichtsakte und die beigezogenen Verwaltungsvorgänge der Beklagten (10 Hefter) Bezug genommen.

Aus den Gründen:

Das Verfahren war in entsprechender Anwendung des § 92 Abs. 3 VwGO einzustellen, soweit es die WEA 3 betrifft, da der Kläger die Klage insoweit in der mündlichen Verhandlung zurückgenommen hat.

Die Klage ist im Übrigen, soweit es die WEA 1 und 2 betrifft, zulässig, aber nur teilweise begründet.

Der Kläger hat keinen Anspruch auf die Erteilung einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für die Errichtung der beantragten WEA 1 und 2 auf dem Grundstück Flur 14 Flurstück 34. Die Beklagte hat den Genehmigungsantrag zwar zu Unrecht unter Bezugnahme auf die fehlende luftverkehrsrechtliche Zustimmung der Beigeladenen zu 1. abgelehnt. (I). Es lässt sich allerdings im derzeitigen Stadium nicht feststellen, dass sämtliche anderen Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen (II). Das Gericht ist auch nicht verpflichtet, die Sache durch eigene, weitere Sachaufklärung spruchreif zu machen, sodass die Beklagte insoweit zur Neuentscheidung zu verpflichten war (III).

I. Rechtsgrundlage für die beantragte Genehmigung ist § 6 Abs. 1 BImSchG. Danach ist die beantragte Genehmigung zu erteilen, wenn sichergestellt ist, dass die sich aus § 5 und einer auf Grund des § 7 erlassenen Rechtsverordnung ergebenden Pflichten erfüllt werden (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG) und andere öffentlich-rechtliche Vorschriften und

Belange des Arbeitsschutzes der Errichtung und dem Betrieb der Anlage nicht entgegenstehen (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG). Hierzu gehören auch Vorschriften des Luftverkehrs (LuftVG und LuftVO). Zu Unrecht hat die Beklagte die beantragte immissionsschutzrechtliche Genehmigung jedoch unter Bezugnahme auf die nach § 14 Abs. 2 Satz 1 und 2 i.V.m. § 12 Abs. 2 Satz 1 LuftVG erforderliche luftverkehrsrechtliche Zustimmung versagt. Die Zustimmung der Beigeladenen zu 1. war erforderlich (1.), gilt aber auf Grund der gesetzlichen Fiktion des § 12 Abs. 2 Satz 2 LuftVG als erteilt (2.) Selbst wenn die Genehmigungsfiktion nicht eingetreten wäre, rechtfertigen jedenfalls die von der Beklagten und der Beigeladenen zu 1. angeführten Gründe nicht die Versagung der Zustimmung (3.).

1. Zutreffend ist die Beklagte davon ausgegangen, dass eine derartige Zustimmung zwar nicht nach § 17 Abs. 1 Satz 1 LuftVG erforderlich war, weil in der Genehmigung für das Segelfluggelände C2. -B. T1. kein beschränkter Bauschutz-bereich festgelegt wurde und die WEA 1 und 2 zum Flughafenbezugspunkt des Segelfluggeländes einen Abstand von mehr als 1,5 km aufweisen (vgl. Gutachten N. U. D. vom 23.1.2009, Bl. 25 d.A.). Eine luftverkehrsrechtliche Zustimmung zum Vorhaben war aber - insoweit zwischen den Beteiligten unstrittig - nach § 14 Abs. 2 Satz 1 und 2 LuftVG erforderlich, weil die geplanten Standorte der WEA 1 und 2 im Zehn-Kilometer-Umkreis des Flughafens Q. -M. liegen. Die WEA 1 und 2 weisen eine Höhe von 403,70 bzw. 407,70 m Höhe auf (Geländehöhe 304 bzw. 308 m NN + 99,70 m Bauhöhe) und überragen den Flughafenbezugspunkt des Flughafens Q. -M. (213 m NN) damit um mehr als 100 m, so dass die Errichtung der Anlagen nach § 14 Abs. 2 Satz 1 und 2 LuftVG zustimmungspflichtig ist (vgl. Gutachten N. U. D. , vom 23.1.2009/4.2.2009, Bl. 12 und 26 d.A.). 2. Zu Recht ist der Kläger aber der Auffassung (Bl. 81R d.A.), die luftverkehrsrechtliche Zustimmung gelte hier gemäß § 14 Abs. 1 2. Halbsatz i.V.m. § 12 Abs. 2 Satz 2 LuftVG als erteilt, weil sie nicht innerhalb einer Frist

von zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens der für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständigen Behörde abgelehnt wurde.

In Anbetracht der weit reichenden Folgen der Einvernehmensfiktion muss ein "Ersuchen" aus Gründen der Rechtssicherheit eindeutig als solches formuliert sein; die Luftfahrtbehörde muss erkennen können, dass mit diesem Schreiben und in welcher Hinsicht die Frist des § 12 Abs. 2 Satz 2 LuftVG ausgelöst wird.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 30.7.2009 - 8 A 2357/08 -, juris, Rn. 53 ff. zu § 36 Abs. 2 Satz 2 BauGB unter Bezugnahme auf OVG Rh.-Pf., Urteil vom 16. März 2006 - 1 A 10884/05 -, NVwZ-RR 2007, 309 = juris Rn. 34; Dürr, in: Brügelmann, BauGB, Loseblatt, Stand: November 2001, § 36 Rn. 43; Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg, BauGB, Loseblatt, Stand: Dezember 2006, § 36 Rn. 38.

Das Schreiben der Beklagten vom 23.1.2008 ist weder als "Ersuchen" formuliert noch wird in ihm auf die Folgen des § 12 Abs. 2 Satz 2 LuftVG hingewiesen. Die Beigeladene zu 1. wurde hierin - ebenso wie die anderen zu beteiligenden Behörden (vgl. § 11 Satz 1 der 9. BImSchV) - lediglich aufgefordert, innerhalb einer Frist von einem Monat zu dem Genehmigungsantrag Stellung zu nehmen. Ein dem Beteiligungsverfahren nach § 10 Abs. 5 Satz 1 BImSchG i.V.m. § 11 Satz 1 9. BImSchV nachgeschaltetes Zustimmungsverfahren sieht das BImSchG allerdings nicht vor. Sind die eingereichten Unterlagen vollständig, ist gemäß § 10 Abs. 6a BImSchG zu entscheiden, im vereinfachten Genehmigungsverfahren - wie hier - grundsätzlich innerhalb einer Frist von drei Monaten. Schon diese engen Fristen lassen ein dem Beteiligungsverfahren nachgeschaltetes Zustimmungsverfahren nicht zu.

Im Übrigen hat die Beigeladene zu 1. das Schreiben der Beklagten vom 23.1.2008 auch als Aufforderung zur Abgabe oder Verweigerung einer nach § 12 Abs. 2 Satz 2 LuftVG einzuholenden Zustimmung verstanden. Dies ergibt sich eindeutig aus ihrem Schreiben

vom 30.1.2008 an die Beklagte, in dem auf die Folgen des § 12 Abs. 2 Satz 2 LuftVG hingewiesen wird, und aus dem weiteren Schreiben an die Beklagte vom 3.3.2008, in dem auf das mit Schreiben vom 23.1.2008 eingeleitete Verfahren "zwecks Erteilung der luftrechtlichen Zustimmung" Bezug genommen und um eine Fristverlängerung nach § 12 Abs. 2 Satz 3 LuftVG gebeten wird. Die Beigeladene zu 1. hat damit das Schreiben der Beklagten vom 23.1.2008 eindeutig als ein "Ersuchen" verstanden, welches das Zustimmungsverfahren nach § 12 Abs. 2 Satz 1 LuftVG in Gang setzen sollte.

Es ist auch nicht ersichtlich, dass nach dem Willen der Beklagten ihr Schreiben vom 23.1.2008 nicht als "Ersuchen" um Zustimmung gewollt war. Ungeachtet dessen, dass es ohnehin nicht hierauf, sondern auf den Empfängerhorizont ankommt, lässt die im Schreiben vom 23.1.2008 an die Beigeladene zu 1. enthaltene Aufforderung "im Rahmen Ihrer Zuständigkeit zu prüfen, ob die Anlage wie beantragt zu errichten und zu betreiben ist", insbesondere, ob die Sicherheit des Segelflugplatzes C2. berührt wird, nur den Schluss zu, dass die Beigeladene zu 1. abschließend zur luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsfähigkeit, mithin auch zur Zustimmungsfähigkeit nach § 12 Abs. 2 Satz 1 LuftVG, Stellung nehmen sollte. Dementsprechend hat die Beklagte in ihrer Stellungnahme vom 13.7.2010 (Bl. 323 d.A.) auch ausgeführt, sie habe der Beigeladenen zu 1. auf Grund des Schreibens vom 30.1.2008 die nach § 12 Abs. 2 Satz 3 LuftVG erbetene Fristverlängerung stillschweigend gewährt.

Nach alledem war das Schreiben der Beklagten vom 23.1.2008 jedenfalls als "Ersuchen" um Zustimmung gewollt und hat die oben beschriebene "Anstoßfunktion", die ein "Ersuchen" nach der o.g. Rechtsprechung erfüllen muss, auch bei der Beigeladenen zu 1. ausgelöst. Spätestens mit Eingang des Antwortschreibens der Beigeladenen zu 1. vom 30.1.2008 beim Beklagten wurde damit der Fristbeginn für das Zustimmungsverfahren nach § 12 Abs. 2 Satz 2 LuftVG ausgelöst. Die mit Schreiben der Beigeladenen vom 15.4.2008 ausgesprochene Versagung der

Zustimmung erfolgte damit nicht innerhalb der Zweimonatsfrist, so dass die Genehmigung als erteilt gilt.

Die Beklagte kann sich nicht darauf berufen, das Zustimmungsverfahren sei am 15.4.2008 noch nicht abgeschlossen gewesen, weil sie der Beigeladenen zu 1. stillschweigend eine Fristverlängerung gewährt habe. Zwar kann nach § 12 Abs. 2 Satz 3 LuftVG die Frist im Benehmen mit der für die G. zuständigen Stelle verlängert werden, wenn eine fachliche Beurteilung innerhalb der o.g. Frist nicht möglich ist. Eine derartige Fristverlängerung ist der Beigeladenen zu 1. - wie die Beklagte zugesteht - ausdrücklich nicht gewährt worden. Eine stillschweigende Verlängerung der Frist kommt entgegen der Rechtsauffassung der Beklagten und der zwischen ihr und der Beigeladenen zu 1. geübten Praxis nach Sinn und Zweck der Regelung nicht in Betracht. Die Fristverlängerung setzt nach § 12 Abs. 2 Satz 3 LuftVG voraus, dass in der Vorschrift konkret benannte Gründe die Verlängerung rechtfertigen. Die Entscheidung, ob die Frist verlängert wird, hat die Genehmigungsbehörde rechtlich gebunden und gerichtlich voll überprüfbar auszuüben. Sie hat hierbei die Erfordernisse zügiger Bescheidung des Antrages und gründlicher Behandlung der Luftsicherheitsbelange gegeneinander abzuwägen.

Vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Kommentar, Loseblattsammlung, Stand: September 2009, § 12 Rdn. 61; Giemulla/Schmidt, LuftVG, Kommentar, Loseblattsammlung, Stand April 1998, § 12 Rdn. 11.

Schon dies spricht dagegen, dass eine Frist begründungslos und ohne Unterrichtung der Beteiligten stillschweigend verlängert werden kann. Darüber hinaus wäre dies auch mit der sich aus § 12 Abs. 2 Satz 2 LuftVG ergebenden Zustimmungsfiktion nicht vereinbar. Der Ablauf der nach § 12 Abs. 2 Satz 3 LuftVG gewährten Fristverlängerung hat rechtsgestaltende Wirkung für den weiteren Fortgang des Genehmigungsverfahrens. Insofern ist unabdingbar, dass der Tag bestimmt wird, zu dem diese Wirkungen eintreten sollen (vgl. zu behördlich gesetzten Fristen auch

§ 31 VwVfG). Eine stillschweigende Verlängerung, die naturgemäß den Tag, an dem die (verlängerte) Frist abläuft, den Beteiligten nicht bekannt gibt, ist nicht geeignet, derartige rechtsgestaltende Wirkung mit Wirkung für die Beteiligten zu entfalten. Verdeutlicht wird dies auch durch § 42a Abs. 2 Satz 4 VwVfG und § 10 Abs. 6a Satz 3 BImSchG, die ausdrücklich bestimmen, dass die Fristverlängerung zu begründen und rechtzeitig (d.h. vor Ablauf der eigentlichen Frist) mitzuteilen ist.

Ist - wie hier - die Zustimmungsfiktion nach § 14 Abs. 1 2. Halbsatz i.V.m. § 12 Abs. 2 Satz 2 LuftVG eingetreten, weil die Luftfahrtbehörde ihre Zustimmung innerhalb der gesetzlich eingeräumten Frist nicht verweigert hat, kann die Genehmigungsbehörde luftverkehrsrechtliche Hindernisse nicht als Versagungsgrund nach § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG dem Genehmigungsantrag entgegenhalten. Die luftverkehrssicherheitsrechtliche Prüfung ist - wie sich aus § 12 Abs. 2 Satz 3 und 4 LuftVG ergibt - ausschließlich der Luftfahrtbehörde vorbehalten und für die Genehmigungsbehörde verbindlich.

Vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, a.a.O., § 12 Rdn. 54, 69 und 70; Giemulla/Schmidt, a.a.O., § 12 Rdn. 15.

Wird eine Zustimmung durch die Luftfahrtbehörde - aus Sicht der Genehmigungsbehörde - rechtswidrig nicht erteilt, kann diese nicht durch die Genehmigungsbehörde ersetzt werden. Eine solche Ersetzungsbefugnis sieht § 12 Abs. 2 Satz 2 LuftVG - im Gegensatz zu § 36 Abs. 2 Satz 3 BauGB - ausdrücklich nicht vor. Umgekehrt kann die Genehmigung deshalb durch die Genehmigungsbehörde aus luftverkehrssicherheitsrechtlichen Gründen nicht abgelehnt werden, wenn die Zustimmung durch die Luftfahrtbehörde erteilt wurde oder als erteilt gilt. Dies schließt es aus, dass im Gerichtsverfahren von der Genehmigungsbehörde entgegenstehende luftverkehrsrechtliche Belange geltend gemacht werden, wenn diese Genehmigung auf Grund des Eintritts der Zustimmungsfiktion als erteilt gilt.

Soweit die Beigeladene zu 1. im Schriftsatz vom 15.7.2010 unter Bezugnahme auf

Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, a.a.O., § 12 Rdn. 63 und 70; Giemulla/Schmidt, a.a.O., § 12 Rdn. 16,

ausgeführt hat, eine Zustimmungsfiktion könne nur dann eintreten, wenn (auch) die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung einer luftverkehrsrechtlichen Zustimmung vorliegen, vermag das Gericht dem nicht zu folgen. Sinn und Zweck einer Zustimmungsfiktion liegen - im Hinblick auf den mit ihr verfolgten Beschleunigungseffekt - gerade darin, dass die mit ihr verbundenen Rechtsfolgen unabhängig von der materiellen Rechtslage eintreten sollen. Die von der Beigeladenen zu 1. zitierten Kommentarstellen betreffen im Übrigen eine andere Fallgestaltung, nämlich die, dass ein Drittbetroffener die Rechtswidrigkeit einer fingierten Zustimmung geltend macht.

3. Unabhängig davon rechtfertigen die von der Beigeladenen zu 1. angeführten Gründe auch nicht die Versagung der Zustimmung. Die Zustimmung nach § 14 Abs. 2 Satz 2 LuftVG ist zu versagen, wenn dies zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt und der Allgemeinheit erforderlich ist und nachteilige Wirkungen nicht durch Auflagen ausgeschlossen werden können (§ 12 Abs. 4 LuftVG). Diese Entscheidung hat die Beigeladene zu 1. auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme der E2. zu treffen (§ 31 Abs. 3 i.V.m. Abs. 2 Nr. 9 LuftVG). Die Verweigerung der luftrechtlichen Zustimmung zu einem immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Vorhaben setzt gemäß §§ 14 Abs. 1, 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG das Vorliegen einer Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs voraus. Eine konkrete Gefahr liegt schon dann vor, wenn in dem zu beurteilenden konkreten Einzelfall irgendwann, freilich in überschaubarer Zukunft, mit einem Schadenseintritt hinreichend wahrscheinlich gerechnet werden muss. Die bloße Möglichkeit eines schädigenden Ereignisses aufgrund eines hypothetischen Sachverhalts genügt nicht.

Vgl. BVerwG, Urt. v. 16.7.1965 - BVerwG IV C 30.65 -, BVerwGE 21, 354, 358; VG Aachen; Urteil vom 15.7.2008 - 6 K 1367/07 -, ZNER 2008, 276 unter Bezugnahme auf BayVGH, Beschluss vom 31.3.2008 - 8 ZB 07.2824 -, juris Rn. 13; VG Minden, Urteil vom 23. Januar 2002 - 3 L 47/02 -, juris Rn. 11 ff. (zum Erlass einer luftaufsichtsrechtlichen Verfügung nach § 29 Abs. 1 Satz 2 LuftVG).

Der Errichtung der geplanten WEA 1 und WEA 2 innerhalb der Platzrunde des Segelflugplatzes C2. stehen keine Vorschriften des LuftVG, der LuftVO oder die von der Beigeladenen zu 1. zitierten Richtlinien zwingend entgegen:

a.) Bauschutzbereiche i.S.d. § 17 LuftVG sind für den Segelflugplatz C2. -B. T1. nicht festgesetzt worden.

b.) Regelungen des Flugplatzverkehrs in einer Platzrunde sind nach § 21a Abs. 1 und 2 LuftVO nur verbindlich, wenn sie in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) bekannt gemacht wurden (§ 21a Abs. 1 Satz 3 LuftVO). Für den Segelflugplatz C2. - B. T1. existiert eine im o.g. Sinne veröffentlichte und damit verbindliche Platzrunde nicht. Nach Angaben der E2. (Bl. 161 d.A.) ist die Platzrunde des Segelflugplatzes C2. -B. T1. lediglich im "Fliegertaschenkalender" verzeichnet und auf der Sichtflugkarte des Flughafens Q. -M. nachrichtlich übernommen worden.

Da nach den Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Regelung des Flugverkehrs an Flugplätzen ohne Flugzeugverkehrskontrollstelle vom 3.4.2000 - NfL II - 37/00 - (Bl. 279 ff. d.A.), geändert durch Bek. vom 1.8.2001 (NfL II - 71/01), solche Regelungen auch nur erforderlich sind, wenn für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die Bestimmungen nach § 22 LuftVO nicht ausreichen (vgl. dort unter 1., hat der Flugzeugführer beim Fehlen derartiger Regeln des Flugverkehrs nur die sich aus § 22 LuftVO ergebenden Gebote zu beachten. Das bedeutet, dass bei An- und Abflügen von der Platzrunde, die lediglich in einer als Anlage

zur Genehmigung vom 30.5.1983 (Bl. 269 d.A.) und in einer Sichtanflugkarte des Flughafens Q. M. (Bl. 170 d.A.) dargestellt ist, vom Flugzeugführer abgewichen werden kann.

c.) Der Hinweis der Beigeladenen zu 1. auf Mindestabstände von 400 m bzw. 850 m zum Gegenanflug bzw. Queranflug einer Motorplatzrunde beruht auf Empfehlungen der E2., die - wie in der Stellungnahme vom 15.4.2008 ausgeführt und auch in der weiteren Stellungnahme vom 10.12.2009 bestätigt wurde (Bl. 160 ff. d.A.) - als Ergänzung der "Richtlinien für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb" in das LuftVG übernommen werden sollten, aber letztendlich nicht in das LuftVG oder hierauf beruhende Verordnungen oder Richtlinien Einzug gefunden haben.

d.) Soweit die Beigeladene zu 1. geltend gemacht, die WEA 1 und WEA 2 würden mit bis zu 60 m in die "obere Übergangsfläche" gemäß der Richtlinie für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Segelfluggeländen vom 23.5.1969 (NfL I 129/69) eindringen, ergibt sich auch hieraus kein absolutes Bauverbot. Nach Nr. 1.7 der o.g. Richtlinie,

vgl. ebenso Nr. 5.4 der Richtlinie des BMVBW vom 2.11.2001 für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb - NfL I - 327/01 vom 29.11.2001,

sollten in den äußeren Hindernisbegrenzungsflächen - hierzu gehört die obere Übergangsfläche - keine Hindernisse errichtet werden, die "nach den örtlichen Verhältnissen die sichere Durchführung des Flugbetriebes gefährden können". Auch insoweit bedarf es einer Prüfung im Einzelfall, ob von derartigen Anlagen eine Gefährdung des Luftverkehrs ausgeht.

e.) Die von der E2. genannte Abstandsvorschrift (§ 12 LuftVO) richtet sich an den Luftfahrzeugführer (§ 1 LuftVO) und kann der Errichtung der beantragten WEA allenfalls mittelbar entgegenstehen, wenn ein

Flugplatzverkehr in der Platzrunde nur noch unter Verstoß gegen diese Vorschriften möglich ist. Der von der E2. in der Stellungnahme vom 20.4.2010 (Bl. 267 d.A.) reklamierte vertikale und horizontale Mindestabstand von 150 m zu aufragenden Hindernissen in der Platzrunde (§ 12 Abs. 1 Satz 2 LuftVO), der ohnehin nur für den Verkehr von Motorflugzeugen Geltung beansprucht (vgl. § 12 Abs. 1 Satz 3 LuftVO), setzt eine rechtsverbindlich festgelegte und veröffentlichte Platzrunde und Platzrundenhöhe voraus, an der es - wie oben bereits ausführt - hier fehlt (vgl. §§ 21a, 22 LuftVO). Selbst wenn der Flugplatzverkehr am Segelfluggelände C2. - B. T1. rechtsverbindlich geregelt und eine Bekanntmachung i.S.d. § 21a Abs. 1 Satz 3 LuftVO erfolgt wäre, schließt dies die Abweichung des Flugzeugführers von einer rechtsverbindlich festgelegten Platzrundenhöhe im Einzelfall nicht aus.

Vgl. Ziffer 3.1 Absätze 1 und 2 der Grundsätze des Bundes und der Länder für die Regelung des Flugverkehrs an Flugplätzen ohne Flugzeugverkehrskontrollstelle vom 3.4.2000, a.a.O.

f.) Das Fehlen rechtsverbindlicher Regelungen zum Flugplatzverkehr am Segelfluggelände C2. -B. T1. , die die Errichtung der WEA an den geplanten Standorten entgegenstehen, schließt allerdings eine im Einzelfall bestehende Gefährdung des Luftverkehrs i.S.d. § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG nicht aus. Insoweit kann - wie der Beigeladene zu 1. vorgetragen hat - eine zunehmende Hindernisverdichtung von WEA im Bereich eines Flugplatzes zu einer Gefährdung der Flugsicherheit führen. Es kann allerdings nicht unberücksichtigt bleiben, dass in diesem Bereich bereits 15 WEA existieren und die Existenz dieser Anlagen bisher bei - so die Beigeladene zu 1. in der mündlichen Verhandlung - ca. 4000 Starts und Landungen jährlich am Segelfluggelände C2. -B. T1. nicht zu Störungen oder Gefährdungen des Flugverkehrs geführt hat. Weder sind solche Vorkommnisse der Luftaufsichtsbehörde gemeldet worden noch hat der Betreiber des Flugplatzes - der Aero Club C2. e.V. - in

seiner Stellungnahme vom 12.3.2009 (Bl. 206 d.A.) derartige Vorkommnisse benannt.

Insoweit hätte es der Darlegung bedurft, dass gerade durch die Errichtung der geplanten WEA 1 und WEA 2 das Sicherheitsrisiko für den Flugverkehr spürbar erhöht wird. Hier von haben weder die Beigeladene zu 1. noch die E2. das Gericht auf Grund der schriftlichen Stellungnahmen und der Ausführungen im Erörterungstermin und in der mündlichen Verhandlung vom 22.9.2010 überzeugen können.

Der Kläger und der von ihm beauftragte Gutachter (vgl. Gutachten der N. -U. D. vom 27.1.2009, Beiakte IX, und vom 7.1.2010, Bl. 168 ff. d.A.) haben zu Recht darauf hingewiesen, dass innerhalb und auf der (unveröffentlichten) Platzrunde des Segelfluggeländes C2. -B. T1. sich mehrere WEA befinden, die höher sind als die geplanten WEA und schon jetzt dazu führen, dass bei Beachtung der Platzrundenhöhe der nach § 12 LuftVO vorgeschriebene vertikale und horizontale Abstand im Gegenanflug zur Platzrunde nicht gewahrt werden kann. Nach dem von der Beigeladenen zu 1. im Erörterungstermin überreichten Luftbild (Bl. 268 d.A.) befinden sich in und auf der Motorflugplatzrunde in der Nähe der geplanten WEA drei weitere WEA mit Höhen von 411,7 m, 419 und 422 m, die die geplanten WEA 1 und 2 (Höhe 403,7 m und 407,7 m) überragen und näher am Platzrundenverlauf liegen als die geplanten Anlagen. Von daher erschließt sich für das Gericht nicht, dass beim Landevorgang und dem Anflug in die Motorflugplatzrunde aus südlicher/östlicher Richtung durch diese Anlagen eine spürbare Erhöhung der Gefahrenlage eintritt, zumal sich weitere Anlagen mit einer Höhe von 425 m und 437 m weiter südlich außerhalb der Motorflugplatzrunde befinden, die bei dem hier nur möglichen und erlaubten Sichtflug für den Flugzeugführer deutlich wahrnehmbar sind.

Soweit es die Startvorgänge im Motorflugzeugschlepp betrifft, kommt eine Beeinträchtigung der Flugsicherheit durch die vorhandenen und geplanten WEA allenfalls bei Westwind und dem Starten in westlicher

Richtung in Betracht. Der Aero-Club C2. e.V. hat in seiner Stellungnahme vom 12.3.2009 geltend gemacht, dass beim F-Schlepp schon die bestehenden WEA - im Wesentlichen dürfte der Verein die WEA 4 und WEA 5 im Blick haben - umflogen werden müssten und man dadurch näher an Wohngebiete komme, was man wegen des Fluglärms gerne vermeide. Beeinträchtigungen der Flugsicherheit durch die vorhandenen Anlagen westlich der Platzrunde wurden durch den Aero - Club e.V. damit ersichtlich nicht geltend gemacht. Die geplanten Anlagen des Klägers liegen innerhalb der Platzrunde und müssen bei Beachtung des Platzrundenverlaufes weder überflogen werden noch unter Nichtbeachtung des vertikalen Mindestabstandes (§ 12 LuftVO) umflogen werden. Insoweit vermag das Gericht auch nicht zu erkennen, dass die geplanten Anlagen des Klägers gerade bei Motorflugzeugschlepps zu einer erhöhten Gefährdung der Luftsicherheit führen.

III. Das Gericht kann die Beklagte aber nicht zur Genehmigungserteilung für die WEA 1 und 2 verpflichten, weil die Sache nicht spruchreif ist (§ 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO). Die Beklagte hat - wie oben bereits ausgeführt - im Hinblick auf die angenommenen luftverkehrsrechtlichen Hindernisse sämtliche weiteren Genehmigungsvoraussetzungen im Verwaltungsverfahren nicht abschließend geprüft (vgl. den Schriftsatz vom 2.4.2009, Bl. 71 d.A.) und auf Nachfrage des Gerichts mit Schriftsatz vom 1.6.2010 mitgeteilt (Bl. 311 d.A.), dass der Stand der Prüfung des Genehmigungsverfahrens - soweit es die immissionsschutzrechtlichen und landschaftsschutzrechtlichen Belange betrifft - nach wie vor offen ist. Danach kann nicht davon ausgegangen werden, dass - so die Prozessbevollmächtigten des Klägers im Schriftsatz vom 11.5.2009 - bestehende "Missverständnisse" ausgeräumt sind und die übrigen Genehmigungsvoraussetzungen unstreitig vorliegen.

IV. Das Gericht ist auch nicht verpflichtet, diese weiteren Genehmigungsvoraussetzungen abschließend zu prüfen und die Sache spruchreif zu machen. Im Rahmen einer Ver-

pflichtungsklage hat das Gericht zwar grundsätzlich die Sache spruchreif zu machen und auch über diejenigen Genehmigungsvoraussetzungen zu befinden, die nicht Gegenstand einer Prüfung im Verwaltungsverfahren waren. Diese Verpflichtung des Gerichts entfällt aber, wenn ansonsten im Verwaltungsverfahren noch nicht behandelte komplexe technische Fragen erstmals im gerichtlichen Verfahren erschöpfend geprüft werden müssten. Dabei ist ferner zu berücksichtigen, dass eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung im Allgemeinen nicht ohne zahlreiche Nebenbestimmungen erteilt wird. Grundsätzlich könnte zwar auch das Gericht mit Hilfe kundiger Sachverständiger ein Auflagenprogramm entwickeln und ihm mit dem Tenor eines Verpflichtungsurteils Verbindlichkeit verschaffen. Im Allgemeinen sind jedoch individuelle Einschätzungen und Zweckmäßigkeitserwägungen dafür erheblich, ob diese oder jene gleichermaßen geeignete Auflage oder sonstige Nebenbestimmung anzufügen ist. Es ist in derartigen besonders gelagerten Fällen nicht Aufgabe der Gerichte, ein "stecken gebliebenes" Genehmigungsverfahren in allen Einzelheiten durchzuführen. Es kann daher ausnahmsweise gerechtfertigt sein, dass das Tatsachengericht davon absieht, die Sache spruchreif zu machen. In diesem Falle kann es ein Bescheidungsurteil i.S.v. § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO erlassen.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 14. April 1989 - 4 C 52.87 -, NVwZ 1990, 257 = juris Rn. 18, und Beschluss vom 25. November 1997 - 4 C. 179.97 -, NVwZ-RR 1999, 74 = juris Rn. 3; OVG NRW, Urteile vom 19. Juni 2007 - 8 A 2677/06 -, NWVBl. 2008, 26 = juris Rn. 28, vom 28. August 2008 - 8 A 2138/06 -, NWVBl. 2009, 110 = juris Rn. 87, und vom 30.7.2009 - 8 A 2357/08.

Diese Voraussetzungen liegen hier sowohl hinsichtlich der zu prüfenden immissionsschutzrechtlichen Belange (1.) als auch der landschaftsschutzrechtlichen Belange vor (2.).

1. Nach der vom Kläger im Genehmigungsverfahren vorgelegte Schallimmissionsprognose der J. vom 12.7.2007 (BA V) werden

bei Errichtung der beantragten WEA an fünf Immissionspunkten (K, O, P, T und W) unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die vorhandenen WEA die nach Nr. 6.1 der TA Lärm zu beachtenden Grenzwerte nicht eingehalten (Seite 27 des Gutachtens). Hierbei ist bei der ermittelten Vorbelastung im Nachtbetrieb eine im Gutachten als WEA 4 bezeichnete Anlage nicht berücksichtigt worden, weil diese nur für den Tagbetrieb zugelassen worden sei, eine weitere, als WEA 3 bezeichnete Anlage nur mit einem reduzierten Leistungspegel von 1000 kW (Seite 5 und 17 des Gutachtens). Die Beklagte hat dies mit Schreiben vom 6.11.2007 und 14.1.2008 beanstandet und den Kläger aufgefordert, die Schallimmissionsprognose der gegebenen Situation anzupassen und die beiden Anlagen des Antragstellers C3. T2. mit einer Leistung von 2000 kW zu berücksichtigen. Die von der Beklagten geforderte Überarbeitung der Schallimmissionsprognose erfolgte bisher nicht. Sie ist auch nicht entbehrlich. Denn die Beklagte ist mit Urteilen des

OVG NRW, Urteil vom 30.7.2009 - 8 A 2357/08 und 8 K 2358/08 -, juris,

unter Aufhebung der erstinstanzlichen Urteile des erkennenden Gerichts verpflichtet worden, den Antrag des Antragstellers C3. T2. auf Genehmigung und Betrieb der zwei vorgenannten Windkraftanlagen (WEA 3 und WEA 4) mit einer Nennleistung von 2000 kW auf den Grundstücken Gemarkung C2. , Flur 17, Flurstück 80F und Flur 16, Flurstück 46 bzw. 10F erneut zu bescheiden. Diesem Antrag hat die Beklagte mit Bescheid vom 15.7.2010 entsprochen. Für die WEA 3 wurde zwischenzeitlich mit weiterem Bescheid vom 1.9.2010 durch den mittlerweile zuständigen Kreis Q. auch ein Nachtbetrieb genehmigt (vgl. Bl. 56 ff. d. A. in 11 K 425/10). Insofern beruht die Schallimmissionsprognose der J. vom 12.7.2007 hinsichtlich der Vorbelastung durch die WEA 3 und WEA 4 gleich in zweifacher Hinsicht auf nicht mehr zutreffenden Annahmen. Ob sie gleichwohl noch taugliche Grundlage einer immissionschutzrechtlichen Beurteilung sein kann, insbesondere ob in Anwendung der Irrelevanzregeln der TA Lärm (vgl. dort un-

ter Nr. 3.2.1) die festgestellten Überschreitungen der Grenzwerte unbeachtlich bleiben (vgl. Seite 27 des Gutachtens), ist eine fachtechnische Frage, die zunächst die Beklagte zu beurteilen hat.

Im Übrigen hat die Beklagte mit weiterem Schreiben vom 6.2.2008 den Kläger außerdem auf eine Stellungnahme der J1. II. & Q1. vom 31.1.2008 als Verfahrensbeteiligte hingewiesen und um Stellungnahme hierzu gebeten. Neben den bereits von der Beklagten vorgetragenen Bedenken macht diese geltend, dass bei der Schallimmissionsprognose der J. vom 12.7.2007 Schalleistungspegel und Lwa-Pegel vorhandener Anlagen zu niedrig angesetzt worden seien. Auch hierauf ist bisher im Verwaltungsverfahren keine Äußerung des Klägers erfolgt.

2. Die obere Landschaftsbehörde hat in Abstimmung mit der unteren Landschaftsbehörde mit Stellungnahme vom 26.11.2007 (BA VIII) gegen die geplante Errichtung der WEA Einwände erhoben, weil das Landschaftsbild nachhaltig und erheblich beeinträchtigt werde. Artenschutzrechtliche Belange und die FFH-Verträglichkeit des Vorhabens seien in der standortbezogenen Vorprüfung sowie im landschaftspflegerischen Begleitplan dagegen hinreichend abgehandelt worden. Auch dies ist zweifelhaft. Die im Rahmen der standortbezogenen Vorprüfung gemäß § 3c UVPG durch das Ing-Büro M2. & T3. getroffenen Aussagen zu Betroffenheit der Avifauna (BA VII, Bl. 38 ff. des Gutachtens vom 26.9.2007) erschöpfen sich in einer Auswertung von Literaturquellen zu Auswirkungen und Beeinträchtigungen der WEA auf die Avifauna und ortsnahe Untersuchungen im Bereich X4. /N1. aus den Jahren 2000-2003 (Seite 39 f.). Vogelkundliche Untersuchungen, insbesondere Begehungen und Erfassungen der dort siedelnden Avifauna im hier betreffenden Raum südlich der Stadt C2. lagen entweder zum Zeitpunkt der Begutachtung nicht vor oder sind im Rahmen der standortbezogenen Vorprüfung nicht berücksichtigt worden. Eine Übertragung der Ergebnisse aus dem Bereich X4. /N1. auf den Raum südlich der Stadt C2. ist schon nach den eigenen Angaben des Büros M2. & T3.

nicht möglich (Seite 38). Im Übrigen räumen diese ein (Seite 40), dass die dort angestellten Untersuchungen für eine exakt zu quantifizierende Gefährdung der einzelnen Vogelarten auf Grund des zu geringen Zahlenmaterials nicht als abgesichert gelten können.

Unabhängig von fehlenden Untersuchungen zur im hier maßgeblichen Raum südlich der Stadt C2. lebenden Avifauna ist hierbei auch nicht berücksichtigt worden, dass - worauf die Beigeladene zu 2. zu Recht hingewiesen hat (Bl. 87 ff. d.A.) - sich in ca. 2.500 m Entfernung das Europäische Vogelschutzgebiet "I.--- " befindet, auch an Schutzgebiete angrenzende Räume als Nahrungshabitate der geschützten Vogelwelt dienen und deshalb in den Blick zu nehmen sind. In dem Rechtsstreit eines benachbarten Antragstellers hat das OVG NRW deshalb die Genehmigungsbehörde unter Aufhebung des erstinstanzlichen Urteils zur Neubescheidung und Einholung weiterer naturschutzfachlicher Untersuchungen mit Blick auf dieses Vogelschutzgebiet verpflichtet.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 30.7.2009 - 8 A 2357/08 -, juris.

Der zwischenzeitlich im Rahmen der 77. Änderung des Flächennutzungsplanes im Auftrag der Beigeladenen zu 2. durch das Planungsbüro für Landschafts- und Tierökologie X2. M1. erstellte artenschutzrechtliche Fachbeitrag (BA X) geht davon aus, dass die örtliche Population der Wiesenweihe bei Errichtung der hier geplanten WEA gefährdet wird, weil diese in der Flugroute zu Nahrungshabitaten der vorbenannten Art liegen und damit ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko bestehe. Ob dies der Fall ist - was der Kläger unter Bezugnahme auf eine in seinem Auftrag erstellte naturschutzfachliche Stellungnahme des Ingenieurbüros T4. & S. bestreitet (Bl. 262a ff. d.A.) - ist eine Frage, die die Beklagte ebenfalls im Verwaltungsverfahren zu klären hat, da eine artenschutzrechtliche Bewertung des Vorhabens unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen bisher nicht stattgefunden hat.

Die Kostentscheidung folgt aus §§ 154 Abs. 1, 155 Abs. 2, 159 und 162 Abs. 3 VwGO. Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu 1. sind nicht erstattungsfähig da sie keinen Sachantrag gestellt und sich nicht am Prozesskostenrisiko beteiligt hat.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergeht gemäß § 167 VwGO i.V.m. § 709 ZPO.