



Kreis Lippe, Der Landrat, 32754 Detmold

Gegen Empfangsbekanntnis

WestfalenWIND Planungs GmbH & Co. KG
über

Rechtsanwälte Engemann & Partner
Herrn Rechtsanwalt Tigges
Kastanienweg 9

59555 Lippstadt

Kreis Lippe - Der Landrat
FB 700 - Umwelt, nachhaltige
Entwicklung und Mobilität

O. Meyer

Felix-Fechenbach-Straße 5
32756 Detmold

Ihr Zeichen, Ihr Schreiben

Mein Zeichen

Datum

766.0001/21/1.6.2

05.10.2022

bis

766.0013/21/1.6.2

Errichtung und Betrieb von dreizehn Windenergieanlagen (WEA) in den Außenbereichen der Gemeinde Schlangen, der Stadt Detmold und der Stadt Horn-Bad Meinberg

Zimmer: 617
Telefon: 05231 62-6170
Fax: 05231 63011-7044

Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach § 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 18.12.2020, eingegangen am 23.12.2020

O.Meyer@kreis-lippe.de
www.kreis-lippe.de

Ablehnungsbescheid

Sehr geehrter Herr Dr. Lackmann,

in Bezug auf Ihren o.a. Antrag auf Erteilung einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung vom 18.12.2020, eingegangen am 23.12.2020, ergeht gemäß § 10 Abs. 10 BImSchG i. V. m. § 20 Abs. 2 Satz 1 der Neunten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über das Genehmigungsverfahren - 9. BImSchV) in der jeweils geltenden Fassung folgende Entscheidung.

I. Tenor

Der Genehmigungsantrag nach § 4 BImSchG in Verbindung mit den §§ 1 und 2 der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BImSchV) sowie Nr. 1.6.2 V des Anhangs zu § 1 der 4. BImSchV für die Errichtung und den Betrieb von dreizehn Windenergieanlagen (WEA) an den nachfolgend genannten Standorten wird gem. § 10 Abs. 10 BImSchG i.V.m. § 20 Abs. 2 Satz 1 der 9. BImSchV mit Rücksicht auf die Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung durch die zuständige Luftfahrtbehörde und aufgrund entgegenstehender Belange der Verteidigung im Sinne von § 35 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 3 BauGB abgelehnt.

Besuchen Sie uns mit dem ÖPNV:

Busverbindung Linie 702
Ab Bahnhof Detmold bis Kreishaus
alle 15 Minuten

Bus & Bahn Hotline:
05261/6673950

Rufen Sie uns an:
05231/62-0

Ihre Behördennummer:
115

Sparkasse Paderborn-Detmold

BIC: WELADE3LXXX
IBAN: DE23 4765 0130 0000 0000 18

Sparkasse Lemgo

BIC: WELADED1LEM
IBAN: DE20 4825 0110 0000 0010 73

VerbundVolksbank OWL eG

BIC: DGPBDE3MDTM
IBAN: DE59 4726 0121 1066 8880 00



WEA SG-35 [WEA 1]

Gemeinde: Schlangen
 Gemarkung: Oesterholz
 Flur / Flurstück: 7 / 82
 Standortkoordinaten (UTM): Rechtswert = 490 062
 Hochwert = 574 4701
 Aktenzeichen: 766.0001/21/1.6.2

WEA SG-36 [WEA 2]

Gemeinde: Schlangen
 Gemarkung: Oesterholz
 Flur / Flurstücke: 7 / 79, 80, 82, 83
 Standortkoordinaten (UTM): Rechtswert = 490 373
 Hochwert = 574 4956
 Aktenzeichen: 766.0002/21/1.6.2

WEA SG-37 [WEA 3]

Gemeinde: Schlangen
 Gemarkung: Oesterholz
 Flur / Flurstücke: 7 / 79, 83, 84
 Standortkoordinaten (UTM): Rechtswert = 490 871
 Hochwert = 574 5204
 Aktenzeichen: 766.0003/21/1.6.2

WEA HB-38 [WEA 4]

Stadt: Horn-Bad Meinberg
 Gemarkung: Holzhausen-Externsteine
 Flur / Flurstücke: 7 / 11, 12
 Standortkoordinaten (UTM): Rechtswert = 491 939
 Hochwert = 574 5489
 Aktenzeichen: 766.0004/21/1.6.2

WEA HB-39 [WEA 5]

Stadt: Horn-Bad Meinberg
 Gemarkung: Holzhausen-Externsteine
 Flur / Flurstück: 7 / 12 (Turmmitte)
 Stadt: Detmold
 Gemarkung: Berlebeck
 Flur / Flurstück: 7 / 47
 Gemeinde: Schlangen
 Gemarkung: Oesterholz
 Flur / Flurstück: 7 / 84
 Standortkoordinaten (UTM): Rechtswert = 491 623
 Hochwert = 574 5706
 Aktenzeichen: 766.0005/21/1.6.2



WEA DT-09 [WEA 6]

Stadt: Detmold
Gemarkung: Berlebeck
Flur / Flurstücke: 7 / 46, 47
Standortkoordinaten (UTM): Rechtswert = 491 008
Hochwert = 574 5790
Aktenzeichen: 766.0006/21/1.6.2

WEA HB-40 [WEA 7]

Stadt: Horn-Bad Meinberg
Gemarkung: Holzhausen-Externsteine
Flur / Flurstücke: 7 / 8, 11
Standortkoordinaten (UTM): Rechtswert = 492 163
Hochwert = 574 6025
Aktenzeichen: 766.0007/21/1.6.2

WEA DT-10 [WEA 8]

Stadt: Detmold
Gemarkung: Berlebeck
Flur / Flurstück: 7 / 48
Standortkoordinaten (UTM): Rechtswert = 491 365
Hochwert = 574 6031
Aktenzeichen: 766.0008/21/1.6.2

WEA DT-11 [WEA 9]

Stadt: Detmold
Gemarkung: Berlebeck
Flur / Flurstücke: 7 / 50, 51
Standortkoordinaten (UTM): Rechtswert = 491 778
Hochwert = 574 6561
Aktenzeichen: 766.0009/21/1.6.2

WEA SG-38 [WEA 10]

Gemeinde: Schlangen
Gemarkung: Oesterholz
Flur / Flurstücke: 7 / 63, 64, 65
Standortkoordinaten (UTM): Rechtswert = 489 737
Hochwert = 574 4937
Aktenzeichen: 766.0010/21/1.6.2

WEA SG-39 [WEA 11]

Gemeinde: Schlangen
Gemarkung: Oesterholz
Flur / Flurstück: 7 / 75
Standortkoordinaten (UTM): Rechtswert = 490 299
Hochwert = 574 5425
Aktenzeichen: 766.0011/21/1.6.2



WEA SG-40 [WEA 12]

Gemeinde: Schlangen
Gemarkung: Oesterholz
Flur / Flurstück: 7 / 62 (Turmmitte)
Stadt: Detmold
Gemarkung: Berlebeck
Flur / Flurstück: 7 / 38
Standortkoordinaten (UTM): Rechtswert = 490 344
Hochwert = 574 5836
Aktenzeichen: 766.0012/21/1.6.2

WEA DT-12 [WEA 13]

Stadt: Detmold
Gemarkung: Berlebeck
Flur / Flurstück: 7 / 38
Standortkoordinaten (UTM): Rechtswert = 490 688
Hochwert = 574 6117
Aktenzeichen: 766.0013/21/1.6.2

Anlagendaten

Hersteller: Fa. ENERCON
Typ: E-160 EP5 E2
Nabenhöhe: 166,6 m
Rotordurchmesser: 160,0 m
Gesamthöhe: 246,6 m
Leistung: 5,5 MW_{el}

II. Begründung

1. Sachverhalt

Gegenstand, Inhalt und Umfang Ihres o.a. immissionsschutzrechtlichen Antrages ist die Errichtung und der Betrieb von dreizehn WEA an den o.g. Standorten in den Außenbereichen der Gemeinde Schlangen, der Stadt Detmold und der Stadt Horn-Bad Meinberg. Nach einer Ergänzung der Antragsunterlagen Ihrerseits am 08.03.2021 habe ich das Genehmigungsverfahren für die o.g. WEA mit Schreiben vom 21.05.2021 durch die vorgezogene Beteiligung der Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, gem. § 11 der 9. BImSchV eingeleitet.

Im Rahmen dieser Behördenbeteiligung hat die Bezirksregierung Münster (zuständige Luftfahrtbehörde) mit Stellungnahme vom 29.09.2021 nach Beteiligung der Deutschen Flugsicherung (DFS) als Flugsicherungsorganisation mitgeteilt, dass die Zustimmung zur Errichtung der beantragten WEA versagt werde, da die Bundeswehr erhebliche Bedenken aus militärischen, flugbetrieblichen Gründen vorgetragen hätte. Als Begründung wurde darauf verwiesen, dass aus militärischer Sicht die Flugsicherheit, sowie der Übungs- und Schießbetrieb am Truppenübungsplatz Senne bei einer Errichtung der WEA beeinträchtigt würden. Weiterhin wurde auf eine Stellungnahme des „Strategic Command“ des Vereinigten Königreiches vom 24.09.2021 verwiesen, aus der sich ergebe, dass die an diesem Ort stationierte Garnison von diesem Ort aus zur Erfüllung ihrer NATO-Verpflichtungen zukünftig operieren werde. Ausweislich dieser Stellungnahme würden die geplanten WEA zu einer konkreten Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs führen; die geplanten Anlagenstandorte befänden sich teilweise innerhalb



des Flugbeschränkungsbereichs ED-R112A, oder in ausreichender Nähe, um die militärische Ausbildung zu behindern, die einen hindernisfreien Luftraum benötigte, um sicher durchgeführt werden zu können. Weiterhin wurde darin ausgeführt, dass dem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsantrag widersprochen werde, da erhebliche militärische und luftverkehrstechnische Probleme sowie unannehmbare Einschränkungen und Gefahren damit verbunden wären, die mit den Verteidigungsvorhaben des Vereinigten Königreichs und seiner Fähigkeit, seine NATO-Verpflichtungen in Europa zu erfüllen, nicht vereinbar seien.

Diesen Stellungnahmen der militärischen Dienststellen und der DFS, die sich der Auffassung der Bundeswehr und der in Bezug genommenen Stellungnahme der britischen Streitkräfte angeschlossen hatte, schloss sich die Bezirksregierung Münster im Rahmen der Stellungnahme vom 29.09.2021 an und versagte die erforderliche luftverkehrsrechtliche Zustimmung, da auch nach dortiger Überprüfung eine Gefahr für den militärischen Luftverkehr bei Errichtung der beantragten WEA gesehen wird.

Ebenfalls mit Schreiben vom 29.09.2021 nahm das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDbw) erneut Stellung, zog die mit Schreiben vom 18.06.2021 abgegebene zustimmende Stellungnahme unter Berücksichtigung der Belange der britischen Streitkräfte hinsichtlich des Truppenübungsplatzes Sennelager zurück und machte eine Beeinträchtigung der Bundeswehr bzw. der britischen Gaststreitkräfte geltend.

Mit Schreiben vom 07.10.2021 setzte ich Sie mittels schriftlicher Anhörung unter Verweis auf die Stellungnahmen der Bezirksregierung Münster und des BAIUDbw über meine Absicht, Ihren Antrag gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 der 9. BImSchV abzulehnen, in Kenntnis und gab Ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit Schreiben vom 26.10.2021 nahmen Sie durch Ihren Bevollmächtigten Stellung und machten geltend, dass die Zustimmung der Luftfahrtbehörde als erteilt anzusehen sei, eine Ablehnung jedenfalls nicht vor Durchführung der vom Träger des Vorhabens beantragten Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen dürfe und die Gefährdung des Luftverkehrs von der Luftfahrtbehörde in deren Schreiben vom 29.09.2021 nicht hinreichend substantiiert dargelegt worden wäre.

Im Rahmen der umfangreichen rechtlichen Prüfung der von ihrem Bevollmächtigten angeführten Rechtsfragen durch die untere Immissionsschutzbehörde als Genehmigungsbehörde waren ergänzende Stellungnahmen des BAIUDbw vom 25.11.2021 und 09.12.2021 und der Bezirksregierung Münster vom 01.12.2021 zu berücksichtigen, aus denen sich auch neue und für die rechtliche Beurteilung bedeutsame Erkenntnisse ergaben. Die vorgenannten Stellungnahmen haben Sie im Rahmen des Akteneinsichtsrechts zur Kenntnisnahme erhalten.

Mit Rücksicht auf das Vorbringen Ihres Bevollmächtigten wurden mit Schreiben vom 20.12.2021 ergänzende Angaben und Unterlagen beim BAIUDbw insbesondere zu den konkreten Voraussetzungen, Gegebenheiten und Zielen des Übungsbetriebes mit Strahlflugzeugen/Drehflüglern (Boden-Luft- und Luft-Boden-Einsatz) auf dem Truppenübungsplatz Sennelager angefordert.

Mit Schreiben vom 12.01.2022 hat das BAIUDbw unter Einbindung des Strategic Command der britischen Streitkräfte und des Luftfahrtamtes der Bundeswehr den Sachverhalt des Gefechtsübungsbetriebes mit verbundenen Waffen (Tiefflugbetrieb von Strahlflugzeugen/Drehflüglern im Zusammenhang mit am Truppenübungsplatz Sennelager errichteten Anlagen zur Zielerstellung) näher erläutert und ergänzend zu den bisherigen Angaben konkretisiert.

Unter Bezugnahme auf mein erstes Anhörungsschreiben zur Ablehnung vom 07.10.2021, die Stellungnahmen Ihres Bevollmächtigten vom 26.10.2021, 24.11.2021, 21.12.2021 und 06.01.2022 sowie die ergänzenden Schriftsätze der Bezirksregierung Münster vom 11.11.2021 und vom 01.12.2021 und des (BAIUDbw) vom 25.11.2021, 09.12.2021 und 12.01.2022 teilte ich Ihnen mit einem zweiten Anhörungsschreiben vom 24.01.2022 mit, dass ich auch weiterhin beabsichtige, Ihren o.g. Antrag mit Rücksicht auf die Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung durch die zuständige Luftfahrtbehörde und aufgrund entgegenstehender Belange der Verteidigung im Sinne von § 35 Abs. 1



Satz 1 i.V.m. Abs. 3 BauGB gebührenpflichtig abzulehnen, und gab Ihnen erneut Gelegenheit zur Stellungnahme.

Nachdem Ihr Bevollmächtigter wiederholt mit Schreiben vom 15.02.2022, 10.03.2022 und 23.05.2022 um eine Fristverlängerung für die abschließende Stellungnahme zu der zweiten Anhörung gebeten hat und diese von hier zuletzt bis zum 10.07.2022 bestätigt wurde, erfolgte mit Schriftsatz vom 11.07.2022 eine abschließende Stellungnahme Ihres Bevollmächtigten. Darin wurde die Genehmigungsbehörde des Kreises Lippe dazu aufgefordert, umgehend die beantragte immissionsschutzrechtliche Genehmigung für das beantragte Vorhaben zu erteilen. Unter Bezugnahme auf die Änderung des § 2 des Gesetzes für den Ausbau erneuerbarer Energien (EEG) durch Art. 1 des Gesetzes zu Sofortmaßnahmen für einen beschleunigten Ausbau der erneuerbaren Energien und weiteren Maßnahmen im Stromsektor vom 20.07.2022 (BGBl. I, S. 1237) wurde darin auf die überragende Bedeutung des Ausbaus der Erneuerbaren Energien im öffentlichen Interessen und für die öffentliche Sicherheit verwiesen, demgegenüber die Belange der Landesverteidigung, die nach Ihrer Auffassung in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht nicht stichhaltig seien, zurückzutreten hätten. Weiterhin wurde in fachlicher Hinsicht auch auf eine beigelegte Stellungnahme der Mörz Transport Consult vom 02.03.2022 verwiesen.

Das BAIUDBw hat daraufhin mit Schreiben vom 29.07.2022 zunächst mitgeteilt, dass gem. § 2 Satz 3 EEG der in § 2 Satz 2 EEG formulierte Vorrang der erneuerbaren Energien bei durchzuführenden Schutzgüterabwägungen nicht für Belange der Landes- und Bündnisverteidigung gelte. Weiterhin sei den in der Stellungnahme der Mörz Transport Consult vom 02.03.2022 aufgeworfenen Fragestellungen, die auf Änderungen bzw. auf Alternativen des militärischen Flugbetriebs abzielten, der gerichtlich zugebilligte verteidigungspolitische Beurteilungsspielraum entgegenzuhalten. Heranrückende (privilegierte Außenbereichs-)Bauwerke hätten auf bestehende Einrichtungen wie Tiefflugkorridore Rücksicht zu nehmen; dies gelte nicht umgekehrt. Weiterhin sei bereits seitens des BAIUDBw ausgeführt worden, dass die Tiefflugkorridore, die Bezug zu Einrichtungen auf dem Truppenübungsplatz Senne hätten, deswegen auch nicht verlegbar seien. Auf flugbetriebliche Alternativen komme es daher nicht an.

In Reaktion auf die vorgenannte Stellungnahme wurde seitens Ihres Bevollmächtigten mit Schreiben vom 06.09.2022 insbesondere wiederum auf die nach § 2 Satz 1 EEG überragende öffentliche Bedeutung der Erneuerbaren Energien verwiesen, die auch nicht durch § 2 Satz 3 EEG hinsichtlich der Belange der Landes- und Bündnisverteidigung relativiert werde. So werde durch § 2 Satz 3 EEG lediglich § 2 Satz 2 EEG relativiert. Unabhängig davon liege nach § 2 Satz 1 EEG die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen damit auch gegenüber militärischen Belangen weiterhin im überragenden öffentlichen Interesse und diene der öffentlichen Sicherheit, sodass diese überragende öffentliche Bedeutung im Rahmen der Abwägung nach § 35 Abs. 3 Satz 1 BauGB gegen die Belange der Bundeswehr abzuwägen sei. Dabei sei zu berücksichtigen, dass nach Auffassung Ihres Bevollmächtigten die Beeinträchtigung der verteidigungspolitischen Belange und damit die Störung im Hinblick auf die Aufgabenwahrnehmung in tatsächlicher Hinsicht durch die Bundeswehr bislang nicht substantiiert und plausibel vorgetragen worden sei und damit der gerichtlich zugebilligte verteidigungspolitische Beurteilungsspielraum kein rechtliches Gewicht habe.

2. Rechtliche Würdigung

2.1 Anwendung der 9. BImSchV

Gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 a) der 9. BImSchV ist das Verfahren für die Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach § 4 BImSchG nach dieser Verordnung durchzuführen.



2.2 Tatbestandsmerkmale des § 20 Abs. 2 Satz 1 der 9. BImSchV

Die Tatbestandsmerkmale des § 20 Abs. 2 Satz 1 der 9. BImSchV für eine Ablehnung der beantragten WEA liegen unter Beachtung der Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung durch die zuständige Luftfahrtbehörde und aufgrund entgegenstehender Belange der Verteidigung im Sinne von § 35 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 3 BauGB vor.

Gemäß § 20 Abs. 2 Satz 1 der 9. BImSchV ist ein Genehmigungsantrag abzulehnen, sobald eine Prüfung ergibt, dass die Genehmigungsvoraussetzungen nicht vorliegen und ihre Erfüllung nicht durch Nebenbestimmungen sichergestellt werden kann.

Die Genehmigungsvoraussetzungen ergeben sich aus § 6 BImSchG. Gemäß § 6 Abs. 1 BImSchG ist die Genehmigung zu erteilen, wenn

1. sichergestellt ist, dass die sich aus § 5 und einer auf Grund des § 7 erlassenen Rechtsverordnung ergebenden Pflichten erfüllt werden, und
2. andere öffentlich-rechtliche Vorschriften und Belange des Arbeitsschutzes der Errichtung und dem Betrieb der Anlage nicht entgegenstehen.

2.2.1 Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung durch die zuständige Luftfahrtbehörde

Bei der Vorschrift des § 14 Abs. 1 LuftVG handelt es sich um eine andere öffentlich-rechtliche Vorschrift im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 2 Alt. 1 BImSchG (Vgl. Landmann/Rohmer UmweltR/Dietlein, 94. EL Dezember 2020, BImSchG § 6 Rn. 53).

„Zu den öffentlich-rechtlichen Vorschriften i. S. d. § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG gehören auch die Baubeschränkungen nach dem Luftverkehrsgesetz (= LuftVG, so zu § 12 LuftVG: OVG NRW, Ur. v. 9.4.2014 - 8 A 430/12 -, juris, Rn. 50, sowie zu § 18a LuftVG: Senatsurt. v. 3.12.2014 - 12 LC 30/12 -, juris, Rn. 45, m. w. N.).“

Vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 13.11.2019 - 12 LB 123/19, openJur 2020, 11215, Rn. 61

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

Die geplanten WEA an der Gauseköte überschreiten die Höhe von 100 m über der Erdoberfläche und sind insoweit luftfahrtrechtlich zustimmungsbedürftig.

„Zuständige Behörde“ im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren ist die Immissionsschutzbehörde; auch sie bedarf daher der Zustimmung der Luftfahrtbehörde, weil diese Zustimmung als interne Mitwirkung nicht von der Konzentrationswirkung nach § 13 BImSchG umfasst ist.

Die erforderliche luftverkehrsrechtliche Zustimmung nach § 14 Abs. 1 LuftVG wurde durch die Bezirksregierung Münster als zuständige Luftfahrtbehörde mit Stellungnahme vom 29.09.2021 jedoch versagt, da unter Bezugnahme auf die Stellungnahmen der militärischen Dienststellen und der DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) auch seitens der Bezirksregierung Münster eine Gefahr für den militärischen Luftverkehr bei Errichtung dieser WEA gesehen wird. Im Detail wird dabei angeführt, dass im Falle der Errichtung der WEA die Flugsicherheit, sowie der Übungs- und Schießbetrieb am Truppenübungsplatz Senne beeinträchtigt würden. Weiterhin wird auf die Stellungnahme des „Strategic Command“ des Vereinigten Königreiches verwiesen, wonach die an diesem Ort stationierte Garnison von diesem Ort aus zur Erfüllung ihrer NATO-Verpflichtungen zukünftig operieren werde. Ausweislich dieser Stellungnahme würden die geplanten WEA zu einer konkreten Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs führen; die geplanten Anlagenstandorte befänden sich teilweise innerhalb des Flugbeschränkungsbereichs ED-R112A, oder in ausreichender Nähe, um die militärische Ausbildung zu behindern, die einen



hindernisfreien Luftraum benötigte, um sicher durchgeführt werden zu können. Weiterhin wird darin ausgeführt, dass dem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsantrag widersprochen werde, da erhebliche militärische und luftverkehrstechnische Probleme sowie unannehmbare Einschränkungen und Gefahren damit verbunden wären, die mit den Verteidigungsvorhaben des Vereinigten Königreichs und seiner Fähigkeit, seine NATO-Verpflichtungen in Europa zu erfüllen, nicht vereinbar seien.

Die Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung durch die zuständige Bezirksregierung Münster ist auch fristgerecht erfolgt. An dieser Auffassung wird nach rechtlicher Prüfung auch unter Berücksichtigung der von Ihrem Bevollmächtigten mehrfach geäußerten, gegenteiligen Auffassung und insbesondere auch entgegen der zu dieser Rechtsfrage im Rahmen der Rechtsberatung von hier eingeholten rechtsgutachterlichen Stellungnahme festgehalten.

Gem. § 14 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 LuftVG tritt nach zwei Monaten eine Zustimmungsfiktion ein, wenn sich die Luftfahrtbehörde nicht rechtzeitig äußert; ist die fachliche Beurteilung innerhalb dieser Frist wegen des Ausmaßes der erforderlichen Prüfungen nicht möglich, kann sie von der für die Baugenehmigung zuständigen Behörde im Benehmen mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) verlängert werden.

In dem Genehmigungsverfahren der dreizehn WEA an der Gauseköte wurde die Bezirksregierung Münster als zuständige Luftfahrtbehörde mit Schreiben vom 21.05.2021 beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Die gem. § 14 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 LuftVG geltende Frist wurde auf Antrag wiederholt im Benehmen mit dem BAF verlängert; die letzte Verlängerung der Frist wurde auf den 30.09.2021 datiert. Die Stellungnahme vom 29.09.2021 der Bezirksregierung Münster mit der Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung ging in der Folge fristgerecht am 29.09.2021 hier per E-Mail ein.

Kein Erfordernis förmlicher Bescheidung des Verlängerungsantrags

Der Verlängerung der Frist zur Erteilung/Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung steht nicht - wie durch Ihren Bevollmächtigten postuliert - entgegen, dass die gestellten Verlängerungsanträge der Luftfahrtbehörde von hier nicht förmlich beschieden und die Entscheidungen über die Fristverlängerung der Luftfahrtbehörde auch nicht förmlich bekannt gegeben worden sind.

Der Wortlaut des § 12 Abs. 2 S. 3 LuftVG bietet keinen Anhaltspunkt dafür, dass es einer förmlichen Bescheidung eines Verlängerungsantrags bedarf. Die Vorschrift bringt lediglich zum Ausdruck, dass die Zwei-Monats-Frist von der zuständigen Genehmigungsbehörde im Benehmen mit dem BAF verlängert werden kann, wenn die fachliche Beurteilung innerhalb der Frist wegen des Ausmaßes der erforderlichen Prüfungen nicht möglich ist. In welcher Art und Weise die Luftfahrtbehörde über die Entscheidung der Genehmigungsbehörde zu informieren ist, ergibt sich aus der Vorschrift jedoch nicht. Weiterhin wird in der vorliegenden Rechtsliteratur ausgeführt, dass die Fragen, die sich mit der als Verwaltungsinternum zu bewertenden Verlängerungsentscheidung verbinden, ungeklärt sind.

Vgl. Wysk, in Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum LuftVG, 22. EL Januar 2021, § 12, Rn. 62

Die Luftfahrtbehörde konnte aus den ihr verfügbaren Informationen jeweils sicher ableiten, dass ihren Verlängerungsanträgen stattgegeben wurde. So haben in beiden Fällen der Fristverlängerungen im Anschluss an die Benehmensherstellung mit dem BAF jeweils Telefongespräche zwischen dem zuständigen Sachbearbeiter der Bezirksregierung Münster und dem Kreis Lippe bzgl. der Gewährung der Fristverlängerung stattgefunden, die in Telefonvermerken in den Verfahrensakten der Bezirksregierung Münster niedergelegt wurden.

Von einer „stillschweigenden“ Fristverlängerung kann angesichts der zahlreichen aktenkundigen Kontakte mit der Bezirksregierung Münster insofern nicht gesprochen werden.



Rechtsanspruch der Luftfahrtbehörde auf Fristverlängerung

Die Bezirksregierung Münster hatte unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses an einer gründlichen Behandlung der Luftsicherheitsbelange, die insofern auch vorrangig gegenüber den gegenläufigen Belangen von Vorhabenträgern zu bewerten sind, jeweils auch einen Anspruch auf die Verlängerung der Frist.

Mit E-Mail vom 07.07.2021 stellte die Bezirksregierung Münster - unstreitig während des Laufs der Zwei-Monats-Frist - einen Antrag auf Verlängerung dieser Frist bis zum 20.08.2021. Darin wurde Bezug genommen auf eine Mitteilung der beteiligten Deutschen Flugsicherung (DFS), die aufgrund von weiterhin erforderlichen Beteiligungen der Bundeswehr und auch von britischen Behörden die entsprechenden Gutachten für die Bezirksregierung Münster nicht fristgerecht vorlegen könnte. Da die Luftfahrtbehörde auf die gutachterliche Stellungnahme der DFS angewiesen ist, bestand ein hinreichender Anlass zur Verlängerung der Frist. Das Benehmen mit dem BAF hinsichtlich der Fristverlängerung wurde daraufhin entsprechend der gesetzlichen Regelung in § 14 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 LuftVG hergestellt.

Mit E-Mail vom 28.07.2021 bat die Bezirksregierung Münster wiederholt um eine Verlängerung der Frist bis zum 30.09.2021 und ergänzte die Begründung für die beantragte Fristverlängerung mit Schreiben vom 28.07.2021 mit der Komplexität der internen Beteiligungen, vor allem hinsichtlich der einzuschaltenden, britischen Militärdienststellen. Daneben wurde auf die urlaubsbedingte Abwesenheit des zuständigen Sachbearbeiters verwiesen. Das Benehmen mit dem BAF wurde hinsichtlich der Fristverlängerung daraufhin erneut hergestellt.

Auch für diese Fristverlängerung bestand - abweichend zu der von hier im Rahmen der Rechtsberatung eingeholten rechtsgutachterlichen Stellungnahme vom 16.11.2021 - ein hinreichender Anlass zur Verlängerung der Frist und damit ein entsprechender Anspruch der Bezirksregierung Münster. So war der Bezirksregierung zum Zeitpunkt des zweiten Fristverlängerungsantrages seitens der DFS und der Bundeswehr bereits mitgeteilt worden, dass die britischen Streitkräfte einer Errichtung der WEA widersprochen hätten, da die militärische Flugsicherheit und zudem der Übungs- und Schießbetrieb am Truppenübungsplatz Senne beeinträchtigt werden würden; die Abgabe einer umfangreichen, detaillierten Stellungnahme mit den Ablehnungsgründen wäre seitens der Bundeswehr fristgerecht jedoch nicht möglich gewesen. Insofern wurde seitens der Bundeswehr um eine Verlängerung der Frist bis zum 10.09.2021 nachgesucht. Aufgrund der urlaubsbedingten Abwesenheit des zuständigen Sachbearbeiters der Luftfahrtbehörde wurde um eine Verlängerung der Frist zur Erteilung/Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung - über den 10.09.2021 hinaus - bis zum 30.09.2021 gebeten.

Unabhängig davon, dass seitens der Bundeswehr zu erkennen gegeben wurde, dass die Prüfung der Bundeswehr ggfls. auch schneller hätte erfolgen können, sofern eine Verlängerung der Frist bis zum 10.09.2021 nicht möglich sein sollte, kann entgegen der Auffassung Ihres Bevollmächtigten nicht davon ausgegangen werden, dass eine inhaltlich dezidierte Stellungnahme der Bundeswehr auch zu einem früheren Zeitpunkt möglich gewesen wäre. Diesbezüglich führt die Bezirksregierung Münster mit Schriftsatz vom 01.12.2021 nachvollziehbar aus, dass für diesen Fall allenfalls erwartet werden konnte, dass die Bundeswehr - ohne alle relevanten militärischen Belange beleuchtet zu haben - ihre Zustimmung abschließend versagen würde und damit die luftverkehrsrechtliche Zustimmung gem. § 14 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 LuftVG ohne entsprechende Begründung versagt worden wäre. Dies wird in tatsächlicher Hinsicht auch dadurch deutlich, dass die ablehnende Stellungnahme der Bundeswehr vom 27.09.2021 an die DFS mit der Übersetzung des Schreibens der britischen Streitkräfte immer noch auch den Hinweis enthielt, dass die Fristsetzung zu kurz gewesen sei, um alle militärischen Aspekte der Truppen aufzuführen.

Unter Berücksichtigung des Einzelfalls ergeben sich auch aus dem über den 10.09.2021 hinausreichenden Verlängerungsantrag, der mit der urlaubsbedingten Abwesenheit des zuständigen Sachbearbeiters der Bezirksregierung Münster begründet wurde, keine Gründe, die einen fehlenden Anspruch auf die



gewährte Fristverlängerung bis zum 30.09.2021 rechtfertigen. So hat die Bezirksregierung Münster in dem o.g. Schriftsatz vom 01.12.2021 ebenso in nachvollziehbarer Weise dargelegt, dass die Berücksichtigung der urlaubsbedingten Abwesenheit des Sachbearbeiters bei der beantragten Fristverlängerung sich gerade auf das Ausmaß der erforderlichen Prüfungen bezog. Der Sachbearbeiter der Bezirksregierung Münster, der im Übrigen für die Stellungnahmen bzgl. WEA im gesamten luftverkehrsrechtlichen Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung Münster zuständig und damit alleiniger Ansprechpartner sei, habe angesichts der Komplexität des konkreten Sachverhaltes, der Größe des in Rede stehenden Windparks und der konsequenterweise damit zusammenhängenden großen Investitionssumme Wert darauf gelegt, diesen expliziten Vorgang gerade eben nicht von einer Urlaubsvertretung bearbeiten zu lassen, sondern aufgrund der erforderlichen sorgfältigen Prüfung der Luftsicherheitsbelange die Bearbeitung selbst zu übernehmen. Dies zeuge nicht von einem lässlichen Umgang mit dem Anspruch des Antragstellers auf zügige Bescheidung, sondern vielmehr von Verantwortungsbewusstsein im Angesicht der doch erheblichen Investitionssumme und des vorliegend komplexen Sachverhaltes sowie der besonderen Gefahr, die von einer Beeinträchtigung des Luftverkehrs ausgehe. Dass dies nicht dem Risiko des Eintritts der Fiktion im Rahmen eines Fehlers bei der Urlaubsvertretung überlassen werden sollte, sei nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Weiterhin kommt auch hier hinzu, dass auch in tatsächlicher Hinsicht die Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung nicht zu einem früheren Zeitpunkt hätte erfolgen können, da die abschließende luftverkehrsrechtliche Stellungnahme unverzüglich verfasst wurde, nachdem die gutachterliche Stellungnahme der beteiligten DFS bei der Bezirksregierung Münster einging.

Insofern ist die Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung durch die zuständige Bezirksregierung Münster fristgerecht im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen bzw. rechtmäßig verlängerten Frist erfolgt, sodass die Zustimmung der Luftfahrtbehörde nicht als fiktiv erteilt anzusehen ist.

Bindung der Genehmigungsbehörde an die Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung

An die Entscheidung der Luftfahrtbehörde (Versagung der luftverkehrsrechtlichen Zustimmung) ist die untere Immissionsschutzbehörde des Kreises Lippe als Genehmigungsbehörde auch gebunden und nicht berechtigt, eine verweigerte Zustimmung zu ersetzen.

„Im Gegensatz zu einer normalen Stellungnahme einer Fachbehörde oder dem gemeindlichen Einvernehmen ist die Genehmigungsbehörde an die Einschätzung der Luftfahrtbehörde gebunden und kann eine verweigerte Zustimmung **nicht** überstimmen oder **ersetzen** [Weiss, OVG Münster 8 A 432/12, OVG Weimar 1 KO 89/07, OVG Lüneburg 12 LB 123/19].“

Vgl. Windenergie-Handbuch, Monika Agatz, 18. Ausgabe, Dezember 2021, S. 259

„Bei den Regelungen der §§ 12, 14 und 17 Luftverkehrsgesetz handelt es sich um formelle verwaltungsinterne Zustimmungen der zuständigen Luftfahrtbehörde, die die Genehmigungsbehörde nicht überstimmen darf.“

Vgl. Windenergie-Erlass NRW v. 08.05.2018, 8.2.6 Luftverkehrsrecht - b) Genehmigungsverfahren

„Nach § 14 Abs. 1 LuftVG darf außerhalb des Bauschutzbereichs die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 100 Metern über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen. Die Vorschrift dient der Förderung des Luftverkehrs und seiner Sicherung vor baulichen Hindernissen außerhalb des Bauschutzbereichs. Bei der Entscheidung über die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Zustimmung handelt es sich weder um eine Planungs- noch um eine Ermessensentscheidung (OVG RhPf vom 7.3.2005 NVwZ-RR 2005, NVwZ-RR Jahr 2005 Seite 536 f.). Die Zustimmungsverweigerung ist daher erst dann fehlerhaft und damit im Rahmen der Verpflichtungsklage auf baurechtliche Zulassung eines Vorhabens



unbeachtlich, wenn sich im Rahmen der gerichtlichen Vollprüfung die mangelnde Notwendigkeit für die Sicherung des Luftverkehrs herausstellt (BVerwG vom 16.7.1965 DÖV 1966, 130 f.).“

Vgl. VG Augsburg, Urteil vom 17.03.2008 - Au 5 K 07.569, BeckRS 2008, 44303

Die Genehmigungsvoraussetzungen für die Erteilung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung bzgl. der o.g. beantragten WEA an der Gauseköte liegen damit aufgrund der versagten luftverkehrsrechtlichen Zustimmung nach § 14 Abs. 1 LuftVG bereits aus formalen Gründen nicht vor, da ein „faktisches Bauverbot“ besteht.

Lediglich ergänzend weise ich darauf hin, dass auch unter Berücksichtigung der Ausführungen Ihres Bevollmächtigten in den Schriftsätzen vom 26.10.2021, 24.11.2021, 21.12.2021 und 06.01.2022 zur fiktiv eingetretenen luftverkehrsrechtlichen Zustimmung die mit Schreiben vom 29.09.2021 durch die Bezirksregierung Münster als zuständige Luftfahrbehörde versagte luftverkehrsrechtliche Zustimmung nach § 14 Abs. 1 LuftVG einer Genehmigung unabhängig davon entgegensteht, ob die nach § 14 Abs. 1 LuftVG erforderliche Zustimmung der Luftsicherheitsbehörde im Verfahren kraft Fiktionswirkung als erteilt galt bzw. sogar vorher ausdrücklich erklärt wurde. Die fiktiv eingetretene bzw. ausdrücklich erteilte luftverkehrsrechtliche Zustimmung ist demnach auch nach Fristablauf zumindest bis zu einer Genehmigungsentscheidung eines WEA-Vorhabens aufgrund der hohen Schutzgüter im Bereich der Luftsicherheit widerruflich, da ansonsten „die genehmigende Behörde sehenden Auges eine falsche Entscheidung treffen müsste“ (Vgl. dazu VG Regensburg, Urteil vom 13.01.2014, RO 7 K 12.631, BeckRS 2014, 124086, Rn. 45 ff.; bestätigend Verwaltungsgerichtshof München, Beschluss vom 06.10.2014, 22 ZB 14.1079, BeckRS 2014, 57801). Die in der angeführten Rechtsprechung vertretene Auffassung ist trotz der im Interesse von Vorhabenträgern grundsätzlich geltenden Fiktion auch nachvollziehbar und überzeugend, da ansonsten aufgrund von formalen Gründen ggfls. eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung erteilt werden müsste, die unter luftverkehrsrechtlichen Gesichtspunkten eine konkrete Gefährdung von Leib und Leben nach sich ziehen lassen würde.

2.2.2 Entgegenstehende Belange der Verteidigung im Sinne von § 35 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 3 BauGB

Auch bei der Vorschrift des § 35 BauGB handelt es sich um eine andere öffentlich-rechtliche Vorschrift im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 2 Alt. 1 BImSchG.

„Andere öffentlich-rechtliche Vorschriften“ iSv § 6 Abs. 1 Nr. 2 sind insbesondere die Bestimmungen des Bauplanungsrechts [...]. Die materiell-rechtlichen Anforderungen des BauGB, insbesondere der §§ 30 ff. BauGB, an die Errichtung der Anlage sind uneingeschränkt zu erfüllen. Die Prüfung nach § 6 Abs. 1 Nr. 2 schließt damit auch eine umfassende bauplanungsrechtliche Prüfung ein [...].“

Vgl. Landmann/Rohmer UmweltR/Dietlein, 97. EL Dezember 2021, BImSchG § 6 Rn. 30

Gem. § 35 Abs. 1 BauGB sind Windenergieanlagen im Außenbereich nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen und die ausreichende Erschließung gesichert ist.

„Nach § 35 Abs. 3 Satz 1 BauGB rechtfertigen auch unbenannte öffentliche Belange, die bei privilegierten Vorhaben i.S.v. § 35 Abs. 1 BauGB entgegenstehen oder bei sonstigen Vorhaben i.S.v. § 35 Abs. 2 nur beeinträchtigt sein müssen, die Ablehnung der Bau- bzw. immissionsschutzrechtlichen (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG) Genehmigung. Zu diesen unbenannten öffentlichen Belangen zählen auch die militärischen/verteidigungspolitischen Notwendigkeiten, die sich aus dem Auftrag der Bundeswehr ergeben (BVerwG v. 5.9.2006 - 4 B 58/06 - Rn. 3 = BauR 2007, 78). Bei der Frage, was zur Erfüllung der Aufgaben der Streitkräfte notwendig ist, kommt der Bundeswehr ein nur eingeschränkt gerichtlich überprüfbarer Beurteilungsspielraum zu (BVerwG v. 14.12.1994 - 11 C 18/93 - Rn. 24 = BVerwGE 97, 203).“



Vgl. VG Arnsberg, Urteil vom 11.01.2017, AN 11 K 15.02394, AN 11 K 15.02394, openJur 2019, 40538, Rn. 72

Insofern lägen die Genehmigungsvoraussetzungen für die von Ihnen beantragten WEA unabhängig von der versagten luftverkehrsrechtlichen Zustimmung auch dann nicht vor, wenn „Belange der Verteidigung“ im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 10 BauGB, die zu den ungeschriebenen öffentlichen Belangen im Sinne des § 35 Abs. 3 BauGB gehören, dem Vorhaben entgegenstünden.

Der Begriff der Verteidigung schließt dabei alle Maßnahmen ein, die der Abwehr von Angriffen anderer Staaten auf die Bundesrepublik Deutschland dienen und umfasst dabei auch die Herstellung der Verteidigungsbereitschaft einschließlich des Verteidigungsbeitrages, den die auf der Grundlage völkerrechtlicher Verträge in Deutschland stationierten Streitkräfte im Rahmen des NATO-Bündnisses leisten; insofern sind Belange der Verteidigung auch dann betroffen, wenn der zu Übungszwecken erfolgende Flugbetrieb und Gefechtsübungsbetriebes durch bauliche Anlagen behindert oder erschwert wird.

▶ Aus den Stellungnahmen des BAIUDBw unter Einbindung des Strategic Command der britischen Streitkräfte ergibt sich insgesamt, dass der Truppenübungsplatz Sennelager bereits seit 1945 einen grundlegenden und wichtigen Bestandteil der modernen militärischen Ausbildung darstellt. Der dort seit Jahrzehnten durchgeführte Gefechtsübungsbetrieb mit verbundenen Waffen besteht aus dem zeitlichen und räumlichen Zusammenwirken von Kräften verschiedener Truppengattungen und Teilstreitkräften unter einheitlicher Führung mit gemeinsamer Zielsetzung, bei der Luft- und Landstreitkräfte zusammenwirken, um die für die Einsatzrealitäten erforderlichen Ausbildungsinhalte zu trainieren. Der im Rahmen von Gefechtsübungen durchgeführte Tiefflugbetrieb von Strahlflugzeugen/Drehflüglern im Zusammenhang mit am Truppenübungsplatz Sennelager errichteten Anlagen zur Zieldarstellung trägt dazu bei, dass britische Streitkräfte ihre Verpflichtungen nach Artikel V des NATO-Vertrages erfüllen können. Weiterhin werden die Einrichtungen des Truppenübungsplatzes Sennelager auch von weiteren NATO-Partnern sowie der Bundeswehr zu Übungszwecken genutzt.

Der Ablauf dieser militärischen Übungen anhand von Einsatzszenarien wird insgesamt in dem Schriftsatz des BAIUDBw vom 12.01.2022 dargestellt. So beinhalten die Übungen unterschiedliche Szenarien, in denen Strahlflugzeuge bzw. Drehflügler über einen Einflugkorridor nördlich des Truppenübungsplatzes in den Bereich des Übungsplatzes einfliegen, festgelegte Ziele am Boden mit Munition treffen müssen, gleichzeitig vom Boden aus befeuert werden und dann in einem Manöver nach Osten ausweichen und über einen Ausflugkorridor den Platz wieder verlassen und an Höhe gewinnen. Dabei wird nicht ein und derselbe Korridor für den Einflug und den Ausflug genutzt; ein entsprechendes Wendemanöver ist weder vorgesehen noch möglich. Weiterhin ist für die Durchführung der geschilderten Übungsszenarien nur ein Anflug aus dem Norden mit anschließendem Abdrehen nach Osten möglich. Ein Befliegen der Korridore in umgekehrter Richtung würde die Durchführung der Boden-Luft-Übungen ausschließen.

Die konkreten Begrenzungen der Korridore einschließlich der erforderlichen Sicherheitsabstände wurden unter Berücksichtigung der Lage der sich am Boden befindlichen Ziele auf dem Übungsplatz und unter Vermeidung bewohnter Gebiete aus Gründen des Gefahrenschutzes bereits vor Jahrzehnten festgelegt und sind auch nicht variierbar und damit alternativlos.

Die von Ihnen beantragten dreizehn WEA liegen sämtlich innerhalb des beschriebenen Ausflugkorridors östlich des Truppenübungsplatzes Sennelager. Ausweislich der dem Schreiben des BAIUDBw vom 12.01.2022 beigefügten Karte, in der die Lage des Ausflugkorridors für den Jettiefflug kartographisch dargestellt wird, befindet sich der geplante Windpark zentral inmitten des Korridors und dehnt sich in den nördlichen Bereich aus. Das BAIUDBw und die britischen Streitkräfte legen plausibel und in nachvollziehbarer Weise dar, dass ein zukünftiger Übungsbetrieb der beschriebenen Gefechtsszenarien bei einer Realisierung des WEA-Vorhabens nicht mehr möglich wäre, da die eingesetzten Strahlflugzeuge nicht schnell genug an Höhe gewinnen könnten, um den WEA an den geplanten Standorten auszuweichen. Dies würde auch für Drehflügler und Kampfhubschrauber gelten, die noch tiefer fliegen würden und deren



tagsüber und zur Nachtzeit stattfindende Übungen Flüge unter Ausnutzung der gegebenen Topografie und Bewaldung (sog. Konturenflug), Vorgehen im Verbund mit Bodentruppen, Absetzen und Aufnehmen von Truppen etc. umfassen. Insbesondere besteht bei nächtlichem Schwärmflug das Problem der rechtzeitigen Erkennung der Masten und Rotoren der Windenergieanlagen an den geplanten Standorten. Um eine Gefährdung von Leib und Leben der Besatzungen sowie möglicherweise am Boden befindlicher Dritter zu verhindern, können die zu übenden Einsatzszenarien nicht mehr oder allenfalls noch in eingeschränktem Umfang trainiert werden, sollten die Anlagen in dem Ausfluggorridor errichtet und betrieben werden.

Durch den Verlust von realistischen Übungsszenarien, die den Einsatz aller Kampfmittel im Verbund zum Inhalt haben, büßt der Truppenübungsplatz Senne seine Eignung zur Vorbereitung auf die Einsatzrealitäten der Streitkräfte des Vereinigten Königreichs vollständig ein. Neben weiteren NATO-Partnern ist davon auch die Bundeswehr betroffen, der der Truppenübungsplatz an zehn Wochen im Jahr zur Alleinnutzung verfügbar ist und die ihn gleichfalls für Übungen mit verbundenen Waffen nutzt. Insofern wären die zur Herstellung der Verteidigungsbereitschaft aus militärischer Sicht erforderlichen Übungsmöglichkeiten im Fall der Realisierung des Windkraftprojekts in entscheidender Hinsicht betroffen.

Gewichtvergleichende Abwägung der Schutzgüter

Die Belange der Verteidigung stehen Ihrem Vorhaben im Sinne von § 35 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 3 BauGB entgegen, da diese im Rahmen einer gewichtvergleichenden Abwägung höher zu gewichten sind als Ihr Interesse an der Verwirklichung der durch § 35 Abs. 1 Nr. 5 BauGB privilegierten WEA. Den Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung gebührt in Ansehung der Gegebenheiten des vorliegenden Falles trotz der in § 2 Satz 1 EEG zum Ausdruck kommenden normativen Wertung der Vorrang vor dem öffentlichen Interesse an der Errichtung und dem Betrieb von Anlagen zur regenerativen Energieerzeugung.

§ 2 Satz 1 EEG schreibt nach Inkrafttreten des Gesetzes zu Sofortmaßnahmen für einen beschleunigten Ausbau der erneuerbaren Energien und weiteren Maßnahmen im Stromsektor das überragende öffentliche Interesse an der Nutzung von erneuerbaren Energien fest. Diese Definition der erneuerbaren Energien hat ausweislich der Gesetzesbegründung zur Folge, dass staatliche Behörden dieses überragende öffentliche Interesse und damit das besonders hohe Gewicht der erneuerbaren Energien bei der Abwägung mit anderen Rechtsgütern berücksichtigen müssen (Vgl. BT-Drucksache 20/1630, S. 158-159).

Auch wenn nicht verkannt wird, dass an der Erzeugung regenerativer Energie durch die Nutzung der Windkraft in Ansehung des Bestrebens, Beiträge zum Klimaschutz (Art. 20a GG) auch in Verantwortung für den Schutz der grundrechtlichen Freiheit künftiger Generationen zu erbringen (BVerfG, Beschl. v. 24.03.2021, 1 BvR 2656/18, juris Rn. 117 ff.), ein hohes Interesse besteht, haben die diesbezüglichen Interessen in Ansehung der Gegebenheiten des vorliegenden Falles hinter dem gleichfalls verfassungsschweren Interesse an der Landes- und Bündnisverteidigung zurückzustehen (Art. 87a GG). Dabei ist zu beachten, dass die im Außenbereich privilegierten Anlagen (§ 35 Abs. 1 Nr. 5 BauGB) prinzipiell auch an anderen Standorten im Kreis Lippe sowie darüber hinaus realisiert werden können. Dagegen sind die Übungsmöglichkeiten für den Gefechtsübungsbetrieb mit verbundenen Waffen begrenzt, derer es für die möglichst gute Ausbildung und Vorbereitung der Truppen auf die Einsatzrealitäten bedarf. Den Übungsmöglichkeiten, die der Truppenübungsplatz Senne den britischen Streitkräften, der Bundeswehr und weiteren NATO-Partnern bietet, kommt daher eine entscheidende Bedeutung für die Landes- und Bündnisverteidigung zu. Die Gefechtsübungen in Zusammenarbeit von Bodentruppen und Luftunterstützung (verbundene Waffen) werden in den NATO-Handbüchern ausführlich beschrieben und sind nach den Angaben des BAIUDBw (Schreiben vom 12.01.2022) für die Landes- und Bündnisverteidigung essentiell, während die Erreichung der Ziele der Energiewende nicht in gleicher Weise davon abhängt, dass auch noch innerhalb des für den Übungsbetrieb entscheidenden Ausfluggorridors 13 WEA errichtet werden.



Der Angriff Russlands auf die Ukraine hat schlaglichtartig das Gewicht und die Bedeutung des öffentlichen Interesses an einer wirksamen Landes- und Bündnisverteidigung vor Augen geführt. Um die Verteidigungsfähigkeit des Bündnisses gegenüber äußerlicher Aggression zu sichern, müssen die Truppen gut gerüstet und im Stande sein, den Einsatz verbundener Waffen im Rahmen von Gefechtsübungen zu trainieren. Der Truppenübungsplatz Senne bietet bereits seit Jahrzehnten hervorragende Möglichkeiten zur Durchführung von Gefechtsübungen, die nicht um der Errichtung einiger Windenergieanlagen willen in Frage gestellt werden dürfen. Genau dies aber geschähe, wenn die Anlagen an den geplanten Standorten errichtet und betrieben würden.

Die höhere Gewichtung der verteidigungspolitischen Belange konterkariert insofern auch nicht die nach dem Inkrafttreten des Gesetzes zu Sofortmaßnahmen für einen beschleunigten Ausbau der erneuerbaren Energien und weiteren Maßnahmen im Stromsektor geltende neue Rechtslage hinsichtlich der Bedeutung der erneuerbaren Energien. Gem. § 2 Satz 2 EEG hat diese zwar zur Folge, dass die erneuerbaren Energien, bis die Stromerzeugung im Bundesgebiet nahezu treibhausgasneutral ist, als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen eingebracht werden sollen und grundsätzlich dem Vorrang der erneuerbaren Energien bei der Schutzgüterabwägungen Rechnung getragen werden muss (Vgl. BT-Drucksache 20/1630, S.159). Dieser gesetzlich formulierte Vorrang gilt nach § 2 Satz 3 EEG jedoch bereits ausdrücklich nicht gegenüber Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung. Dem Interesse am Ausbau der erneuerbaren Energien kommt daher nach der Wertung des Gesetzesgebers kein (relativer) Vorrang gegenüber den Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung zu. Welchem dieser Belange im Konfliktfall der Vorrang gebührt, beurteilt sich anhand der Gegebenheiten des jeweiligen Einzelfalles. Aus den vorgenannten Gründen haben die Interessen an der Errichtung und dem Betrieb von WEA ungeachtet ihrer besonderen Wichtigkeit hinter den in Ansehung der Gegebenheiten des vorliegenden Falles weitaus bedeutenderen Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung zurückzustehen. Dies nicht zuletzt mit Rücksicht darauf, dass bei Verteidigungsbelangen regelmäßig die Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit berührt werden und der Stellenwert einer wirksamen Landes- und Bündnisverteidigung auch angesichts der derzeit veränderten sicherheitspolitischen Lage in Europa eine existenzielle Bedeutung hat.

Eine abweichende Beurteilung ergibt sich auch nicht durch die von Ihrem Bevollmächtigten mit Schriftsatz vom 11.07.2022 übersandte Stellungnahme der Mörz Transport Consult vom 02.03.2022. So zielen die darin aufgeworfenen Fragestellungen größtenteils darauf ab, Alternativen für die im Rahmen der Stellungnahmen des BAIUDBw und der britischen Streitkräfte umfassend dargestellte Durchführung des Gefechtsübungsbetriebes mit verbundenen Waffen zu finden.

Von der Rechtsprechung ist jedoch anerkannt, dass der Bundeswehr diesbezüglich ein verteidigungspolitischer Beurteilungsspielraum zusteht.

„Mit Art. 87 a Abs. 1 Satz 1 GG, wonach der Bund Streitkräfte zur Verteidigung aufstellt, hat der Verfassungsgeber zugleich eine Grundentscheidung für die militärische Landesverteidigung getroffen. Welche Maßnahmen zur Konkretisierung dieses Verfassungsauftrages erforderlich sind, haben nach der gewaltenteilenden Verfassungsordnung des Grundgesetzes der Gesetzgeber und die für das Verteidigungswesen zuständigen Organe des Bundes zu entscheiden. Dabei handeln sie weitgehend nach politischen Erwägungen und in eigener Verantwortung (BVerwG, Urt. v. 14.12.1994 - 11 C 18.93 -, juris Rdnr. 24). Damit steht der Bundeswehr bei der Entscheidung, was zur Erfüllung ihrer hoheitlichen Verteidigungsaufgaben zwingend notwendig ist, ein verteidigungspolitischer Beurteilungsspielraum zu und ist es den militärischen Überlegungen zu überlassen, wann und in welchem Umfang ein Tiefflugbetrieb im Einzelfall nach Maßgabe der konkreten Verhältnisse durchgeführt wird (vgl. BVerwG, Beschl. v. 05.09.2006 - 4 B 58.06 -, juris Rdnr. 3; Nds. OVG, Beschl. v. 28.03.2017 - 12 LA 25/16 -, juris Rdnr. 18).“

Vgl. VG Hannover, Urteil vom 06.12.2018, 12 A 828/17, openJur 2020, 10735, Rn. 57



Die im Zusammenhang mit dem militärischen Flugbetrieb verbundenen flugbetrieblichen Entscheidungen und Beurteilungen sind einer Begutachtung Dritter damit gerade nicht zugänglich. Einer Prüfung, ob der militärische Flug- und Übungsbetrieb mit verbundenen Waffen alternativ gestaltet werden könnte/sollte bzw. gänzlich nicht mehr durchzuführen ist, bedarf es vor dem Hintergrund des der Bundeswehr im Hinblick auf die Entscheidung, was zur Erfüllung ihrer hoheitlichen Verteidigungsaufgaben zwingend notwendig ist, gerichtlich zugestandenem verteidigungspolitischen Beurteilungsspielraums nicht.

Genehmigungsrechtliche Situation des Gefechtsübungsbetriebs mit verbundenen Waffen

Weiterhin wird in Rechnung gestellt, dass der Truppenübungsplatz bereits seit vielen Jahrzehnten für den militärischen Übungsbetrieb mit verbundenen Waffen genutzt wird. Den britischen Streitkräften wurde der Platz durch Verwaltungsvereinbarung vom 18.03.1993 gemäß dem Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut - vorbehaltlich bestimmter Mitbenutzungsanteile - zur ausschließlichen Benutzung überlassen. So haben die britischen Streitkräfte nach Artikel 2 der vorgenannten Verwaltungsvereinbarung grundsätzlich das Recht auf dem Truppenübungsplatz Sennelager nach ihren eigenen Vorschriften auszubilden. Übungen mit verbundenen Waffen werden, wenngleich in früherer Zeit mit anderen Waffensystemen, insbesondere in dem in Rede stehenden Ausflugkorridor bereits ebenfalls seit Jahrzehnten durchgeführt. Es handelt sich daher um eine herkömmliche Nutzung des Raumes, auf die hinzutretende andere Nutzungen in besonderer Weise Rücksicht zu nehmen haben. Auch unter Berücksichtigung der Historie gebührt dem Interesse an der ungeschmälernten Erhaltung der Übungsmöglichkeiten ein besonderes Gewicht; dies beinhaltet insbesondere auch eine Anpassung von Verteidigungs- und Übungsszenarien an jeweils vorliegende aktuelle Begebenheiten.

Dem entgegen steht auch nicht eine von Ihrem Bevollmächtigten angeführte fehlende Genehmigungsfähigkeit bzw. eine Genehmigungsbedürftigkeit des Gefechtsübungsbetriebs mit verbundenen Waffen. Neben der dargestellten Historie des schon seit Jahrzehnten durchgeführten Gefechtsübungsbetriebs mit verbundenen Waffen auf dem Truppenübungsplatz, der seit 1945 einen grundlegenden und wichtigen Bestandteil der modernen militärischen Ausbildung darstellt, wird der Übungsbetrieb mit verbundenen Waffen („Schießen aus Hubschraubern“) auch bereits in der o.g. Verwaltungsvereinbarung vom 18.03.1993 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den britischen Streitkräften in Artikel 4 Ziffer 1 erwähnt. Insofern wird dadurch bestätigt, dass der Übungsbetrieb mit verbundenen Waffen (Luft-Boden-Übungen) schon immer auf dem Truppenübungsplatz - wenngleich früher mit anderen Waffensystemen - durchgeführt worden ist, sodass das Schießen von Luftfahrzeugen aus zu dem Betrieb des betrachteten Übungsplatzes gehörte und damit grundsätzlich bereits eine Änderungsgenehmigung für den im Rahmen dieses Ablehnungsbescheides insgesamt dargestellten Gefechtsübungsbetrieb (Boden-Luft- und Luft-Boden-Einsatz) nicht erforderlich ist.

Weiterhin dürfen nach Art. 21b Abs. 1 des Gesetzes zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrags vom 19. Juni 1951 über die Rechtsstellung ihrer Truppen und zu den Zusatzvereinbarungen vom 3. August 1959 zu diesem Abkommen (Gesetz zum NATO-Truppenstatut und zu den Zusatzvereinbarungen) (NATOTrStatVtrG) Anlagen und Einrichtungen der Gaststreitkräfte, die diese nach dem 2. Weltkrieg in Deutschland errichtet haben, ohne die nach deutschem Recht erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Zulassungen oder Anzeigen im bisherigen Umfang nach Maßgabe bestehender Festlegung oder tatsächlicher Übung weiter betrieben werden. Gemäß Art. 21b Abs. 2 NATOTrStatVtrG waren diese Anlagen, Einrichtungen und Maßnahmen den für den Gesetzesvollzug jeweils zuständigen Behörden einmalig anzuzeigen.

Mit Schreiben vom 18.11.1999 hat die ehemalige Wehrbereichsverwaltung West (Wehrbereichsverwaltung III) verschiedenen Bezirksregierungen an den Standorten Hohne, Herford und Paderborn befindliche Anlagen angezeigt, zu denen in Ansehung des Truppenübungsplatzes Senne u.a. auch Gefechtsschießplätze („Field Firing Areas“), Schießbahnen für Handfeuerwaffen („SA Ranges“) sowie der so genannte Trockenübungsbereich („Dry Training Areas“) zählen. Diesen von den britischen



Streitkräften verwalteten Übungsplätzen wurden die dort betriebenen Einrichtungen zugeordnet, zu denen ausweislich der Anzeigeunterlagen am Standort Paderborn auch u.a. eine „FGA-Route“ sowie eine „HelMov Tgr Run“ gehörten, die nach den Übersetzungen im Glossar der Anzeigeunterlagen eine „Route für Jagdflugzeug Luft-Boden-Angriff“ bzw. einen „Hubschrauberzielanflug mit beweglichen Zielen“ darstellten. Der Anflug mit Flächenflugzeugen und Drehflüglern zum Zweck der Simulation von Angriffen war also damals schon etabliert, sodass es nach den Regelungen in Art. 21b des NATOTrStatVtrG für derartige Flüge bereits keiner Genehmigung bedarf und diese ohne die nach deutschem Recht erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Zulassungen oder Anzeigen im bisherigen Umfang weiterbetrieben werden dürfen.

Unabhängig davon hat die Bezirksregierung Detmold im Rahmen der Fachaufsicht auf eine Eingabe Ihres Bevollmächtigten bereits mit Antwortschreiben vom 24.11.2021 ausgeführt, dass es sich bei dem angeführten Flugbetrieb weder um eine eigenständige Anlage nach Nr. 10.18 des Anhangs 1 der 4. BImSchV, noch um eine Nebeneinrichtung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 4. BImSchV zum bestehenden Schießplatz handelt, ein betriebstechnischer Zusammenhang mit dem immissionsschutzrechtlich genehmigten Schießplatz nicht gegeben ist und bereits aus diesem Grund eine immissionsschutzrechtliche (Änderungs-)Genehmigung für den Übungsbetrieb nicht erforderlich ist.

Nach meiner rechtlichen Prüfung handelt es sich bei dem durch das BAIUDBw (in Verfahrensstandschaft auch für die Stationierungstreitkräfte des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland) dargestellten und umfangreichen Übungsbetrieb auf dem Truppenübungsplatz (Boden-Luft- und Luft-Boden-Einsatz) damit um gewichtige Verteidigungsbelange, die der Errichtung und dem Betrieb der von Ihnen beantragten WEA insgesamt entgegenstehen.

2.3 Entscheidung

Es handelt sich bei der Regelung des § 20 Abs. 2 Satz 1 der 9. BImSchV weiterhin vom Grundsatz her um eine gebundene Entscheidung, bei welcher der Gesetzgeber der Genehmigungsbehörde keinen Ermessensspielraum eingeräumt hat. Somit habe ich Ihren Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach § 4 BImSchG abzulehnen.

„Liegen die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 6 BImSchG nicht vor, so ist der Antrag abzulehnen, sofern nicht die Erfüllung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen durch die Beifügung von Nebenbestimmungen erreicht werden kann. Bei Fehlen der gesetzlichen Voraussetzungen muss die Behörde den Antrag ablehnen. Ermessen besteht allenfalls bei der Eignungsprognose hinsichtlich denkbarer Nebenbestimmungen.“

Vgl. Landmann/Rohmer UmweltR/Dietlein, 97. EL Dezember 2021, 9. BImSchV § 20, Rn. 11

Der Ablehnung steht auch nicht die bisher im förmlichen Genehmigungsverfahren nicht durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung entgegen. Schon der Wortlaut der Formulierung in § 20 Abs. 2 Satz 1 der 9. BImSchV als Rechtsgrundlage für eine Ablehnung („sobald“) lässt erkennen, dass die Ablehnung eines Vorhabens zur Vermeidung unnötigen Aufwandes zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt ergehen soll (Vgl. Czajka in Feldhaus, 9. BImSchV, 35. Update April 2021, § 20, Rn. 27). Ausweislich der in der Rechtsliteratur überwiegend vertretenen Auffassung ist die Ablehnung eines Genehmigungsantrags daher in jedem Stadium des Genehmigungsverfahrens und in förmlichen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren auch ausdrücklich vor der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung möglich.

„Die Genehmigungsbehörde **muss den Antrag ablehnen**, wenn feststeht, dass die Anlage nicht genehmigungsfähig ist und die Genehmigungsfähigkeit nicht durch den Erlass von ergänzenden Nebenbestimmungen herbeigeführt werden kann (§ 20 Abs. 2 S. 1 der 9. BImSchV). Zudem soll der Antrag abgelehnt werden, wenn der Antragsteller einer Aufforderung zur Ergänzung der Unterlagen innerhalb



einer ihm gesetzten Frist, die auch im Falle ihrer Verlängerung drei Monate nicht überschreiten soll, nicht nachgekommen ist (S. 2). Aus dieser Vorschrift ergibt sich, dass eine ablehnende Entscheidung der Behörde grundsätzlich in **jedem Stadium des Verfahrens** möglich ist (vgl. Sellner Immissionsschutzrecht und Industrieanlagen Rn. 189; Jarass Rn. 137). Steht schon nach der Antragstellung bzw. nach Ergänzung der Antragsunterlagen fest, dass die Anlage nicht genehmigt werden kann, so sind insbesondere die der Öffentlichkeitsbeteiligung dienenden Verfahrensbestandteile nicht durchzuführen (Jarass Rn. 137).“

Vgl. Landmann/Rohmer UmweltR/Dietlein, 97. EL Dezember 2021, BImSchG § 10, Rn. 246

Die seitens Ihres Bevollmächtigtem mit Schreiben vom 01.10.2021 angeführten Entscheidungen des Verwaltungsgerichts Minden vom 06.03.2015 (11 K 1268/13) und vom 09.03.2015 (11 K 1626/13) führen nicht zu einer abweichenden rechtlichen Beurteilung. Im Urteil vom 06.03.2015 (11 K 1268/13) führt das Verwaltungsgericht zwar aus, dass die behördliche Versagung eines immissionsschutzrechtlichen Vorbescheides „bei entgegenstehenden Umweltbelangen im Sinne des UVPG“ nicht ohne eine Vorprüfung oder die Durchführung einer UVP zulässig sei. Unabhängig davon, dass diese Auffassung rechtlich nicht überzeugt, ist diese auf das hier zu betrachtende Genehmigungsverfahren nicht übertragbar, weil der oben dargestellte Ablehnungsgrund sich gerade nicht aus entgegenstehenden Umweltbelangen im Sinne des UVPG ergibt, sondern sich darauf stützt, dass aufgrund der mangelnden Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörde (§ 14 Abs. 1 LuftVG) ein „faktisches Bauverbot“ besteht und damit bereits die nicht umweltbezogenen Genehmigungsvoraussetzungen nicht vorliegen. Auch die im Sinne von § 35 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 3 BauGB entgegenstehenden Belange der Verteidigung (s.o.) sind keine Umweltbelange im Sinne des UVPG, sodass auch aus diesem Grund keine Verpflichtung zur UVP bzw. Öffentlichkeitsbeteiligung vor der durch diesen Bescheid verfügten Ablehnung Ihres Vorhabens vorliegt.

Unabhängig davon hat eine UVP nicht die Funktion und den Zweck, den jeweiligen Antragsteller eines Genehmigungsverfahrens vor den etwaigen prozessualen Folgen eines „steckengebliebenen“ Genehmigungsverfahrens im Gerichtsverfahren zu bewahren. Ganz im Gegenteil nötigt § 20 Abs. 2 Satz 1 der 9. BImSchV im Interesse der Vermeidung unnötigen Aufwandes dazu, eine antragsablehnende Entscheidung zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu treffen. Diesem Sinn und Zweck der Vorschrift würde es zuwider laufen, wenn in einem förmlichen Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. mit UVP diese durchgeführt würden, wenn wie hier bereits vorher ersichtlich ist, dass eine Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nicht gegeben ist. Der dadurch entstehende Aufwand wäre im Ergebnis bedeutungslos, sodass die sich aus § 20 Abs. 2 Satz 1 der 9. BImSchV ergebende Pflicht zu einer frühzeitigen Ablehnung eines Antrages auch den Schutz vor unnötigem Aufwand zum Ziel hat.

Anhaltspunkte für eine von der Ablehnung des beantragten Vorhabens abweichende Entscheidung sind nicht ersichtlich. Die Erteilung der Genehmigung unter Hinzufügung von Nebenbestimmungen liegt grundsätzlich zwar in meinem Ermessen, kommt vorliegend aber bereits aufgrund der fehlenden luftverkehrsrechtlichen Zustimmung bzw. der entgegenstehenden verteidigungspolitischen Belange von vornherein nicht in Betracht. Insbesondere besteht angesichts der eindeutigen Ausführungen der zuständigen Luftfahrtbehörde sowie der Stellungnahmen der militärischen Dienststelle insgesamt unzweifelhaft kein Grund zu der Annahme, dass die die Ablehnungsentscheidung tragenden Rechtsstandpunkte aufgegeben werden könnte.

Die Ablehnung ist auch verhältnismäßig. Insbesondere stellt die vorgesehene Rechtsfolge - die Ablehnung Ihres o. a. Genehmigungsantrags mit der negativen Beendigung des Verfahrens durch die Genehmigungsbehörde - keine unverhältnismäßige Härte für Sie dar. Bereits mit der Einreichung eines Genehmigungsantrages mussten Sie damit rechnen, dass dieser abgelehnt wird, wenn die Voraussetzungen des § 6 BImSchG nicht vorliegen. Die Ablehnung Ihres Vorhabens ist das hier geeignete Mittel um die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften sicherzustellen. Sie ist auch erforderlich, weil dieser Zweck nicht durch ein gleich geeignetes, aber weniger belastendes Mittel zu erreichen ist. Aufgrund des dem Vorhaben entgegenstehenden öffentlichen Belange der versagten luftverkehrsrechtlichen Zustimmung sowie der entgegenstehenden verteidigungspolitischen Belange



besteht nicht die Möglichkeit einer Genehmigung unter - die entgegenstehenden Belange neutralisierenden - Nebenbestimmungen. Auch andere mildere, gleich geeignete Mittel sind nicht ersichtlich. Die Ablehnung ist darüber hinaus auch angemessen, weil das Ziel nicht außer Verhältnis zu den Auswirkungen der Entscheidung steht. Das öffentliche Interesse an der Sicherstellung der öffentlich-rechtlichen Vorgaben durch die Einhaltung der luftverkehrsrechtlichen und bauplanungsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen (hier in Form der verteidigungspolitischen Belange) und einem rechtskonformen Vollzug der bestehenden Regelungen überwiegt insoweit Ihr wirtschaftliches Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens.

III. Gebührenbescheid

Die Gebührenentscheidung ergeht in einem separaten Bescheid.

IV. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage erhoben werden.

Die Klage ist beim Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Auf die Pflicht zur Vertretung durch einen Prozessbevollmächtigten vor dem Oberverwaltungsgericht gemäß § 67 Absatz 4 VwGO wird hingewiesen.

Falls die Frist durch das Verschulden eines von Ihnen Bevollmächtigten versäumt werden sollte, so würde dessen Verschulden Ihnen zugerechnet werden.

Die Klage kann auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts erhoben werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Es muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 55a Abs. 4 VwGO eingereicht werden. Die für die Übermittlung und Bearbeitung geeigneten technischen Rahmenbedingungen bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. S. 3803).

Hinweise zur Klageerhebung in elektronischer Form und zum elektronischen Rechtsverkehr finden Sie auf der Homepage des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen (www.ovg.nrw.de) und des Verwaltungsgerichts Minden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Gez.
Meyer



Durchschrift erhält:

1. Bezirksregierung Münster
Dezernat 26 - Luftverkehr
Herrn Steiner
A.-Thaer-Str. 9

48145 Münster

2. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz
und Dienstleistungen der Bundeswehr
INFRA I 3
Herrn Traut
Fontainengraben 200

53123 Bonn

