

[VG Gelsenkirchen, Urteil vom 23.05.2019 - 8 K 774/17](#)

Fundstelle

openJur 2019, 29325

Rkr: AmtlSlg: PM:

1. Bei einer aufgrund mangelnder straßenrechtlicher Zustimmung gemäß § 9 FStrG erlassenen Regelung eines immissionsrechtlichen Genehmigungsbescheides zur Festlegung des Bereiches, den die Rotorblätter einer genehmigten Windenergieanlage nicht einnehmen dürfen, handelt es sich um eine den räumlichen Geltungsbereich der Genehmigung von vorn herein begrenzende Inhaltsbestimmung. Begehrt der Genehmigungsinhaber die Erteilung einer uneingeschränkten Genehmigung, so ist hiergegen die Verpflichtungsklage gemäß § 42 Abs. 1 2. Var. VwGO statthaft.

2. Die Entscheidung, ob die Voraussetzungen des § 9 Abs. 2, 3 FStrG vorliegen, ist eine Tat- und Rechtsfrage, die in vollem Umfang der gerichtlichen Prüfung und Entscheidung unterliegt.

3. Sollen Windenergieanlagen im Bereich der Anbaubeschränkungszone einer Bundesautobahn errichtet werden, so bedarf es für die Beurteilung, ob hieraus die Möglichkeit der Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erwächst, einer umfassenden Prüfung unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls, ob von den Anlagen eine das allgemeine Lebensrisiko übersteigende Gefährdung der Verkehrsteilnehmer ausgeht. Von besonderer Relevanz sind diesbezüglich das von den Anlagen ausgehende Risiko des Eisabwurfs oder sonstiger herabfallender Anlagenteile, von Lichtreflexen, Schattenwurfs bzw. einer optisch etwaig bedrängenden Wirkung.

Tenor

- ¹ Der Beklagte wird verpflichtet, den Genehmigungsbescheid vom 29. Dezember 2016 abzuändern und diesen unter Streichung der Regelung unter III. Ziffer 9.1 der Beigeladenen zu 2. zu erteilen.
- ² Die Kosten des Verfahrens mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu 1.-3., welche diese selbst tragen, werden dem Beklagten auferlegt.
- ³ Das Urteil ist wegen der Kosten gegen Sicherheitsleistung in Höhe des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

- ⁴ Der Kläger wendet sich gegen die Regelung zu III. Ziffer 9.1 zum Sektorenmanagement des ihm erteilten Genehmigungsbescheids des Beklagten vom 00.00.0000 zur Errichtung und Inbetriebnahme zweier Windenergieanlagen.
- ⁵ Der Kläger hat die streitgegenständliche Genehmigung im Laufe des Gerichtsverfahrens an die Beigeladene zu 2. übertragen. Letztgenannte ist aktuell alleinige Genehmigungsinhaberin.
- ⁶ Die Windenergieanlage Nord (im Folgenden: WEA Nord) entspricht dem Typ Senvion 3.0M122 mit einer Nennleistung von 3.000 kW bei einer Nabenhöhe von 119 Metern, einem Rotordurchmesser von 122 Metern und einer sich hieraus ergebenden Gesamthöhe von 180 Metern. Der Standort der WEA Nord lautet X. , Gemarkung T1. , Flur 0, Flurstück 0.
- ⁷ Die Windenergieanlage Süd (im Folgenden: WEA Süd) entspricht dem Typ Senvion 3.0M114 mit einer Nennleistung von 3.370 kW bei einer Nabenhöhe von 119 Metern, einem Rotordurchmesser von 114 Metern und einer sich hieraus ergebenden Gesamthöhe von 176 Metern. Der Standort der WEA Süd lautet X. , Gemarkung T. , Flur 0, Flurstück 0.
- ⁸ Beide Windenergieanlagen wurden bislang weder errichtet noch in Betrieb genommen.
- ⁹ Bei den Standorten der Windenergieanlagen handelt es sich um landwirtschaftliche Flächen, welche sich innerhalb der "Vorrangzone für die Nutzung der Windenergie, X. Ost II" befinden. Der zugehörige sachliche Teilflächennutzungsplan zur Festlegung der Konzentrationszone für Windenergieanlagen wurde von der Beigeladenen zu 3. im Jahr 2014 aufgestellt.
- ¹⁰ Westlich der geplanten Windenergieanlagen verläuft die Bundesautobahn B. . Der Abstand der Türme der Windenergieanlagen zum rechten Fahrbahnrand der Bundesautobahn B. beträgt jeweils 125 Meter. Bei jeweils nächstgelegener Position sind die Rotorblattspitzen der WEA Nord 64 Meter bzw. jene der WEA Süd 68 Meter in Luftlinie vom äußeren Fahrbahnrand entfernt (vgl. C. . 0 H.). Am Standort der Anlagen weht der Wind hauptsächlich aus südwestlicher Richtung (C. . 0 C1. zu 0).
- ¹¹ Während des Genehmigungsverfahrens legte der Kläger dem Beklagten u.a. ein Brandschutzkonzept sowie ein Blitz- und Überspannungsschutzkonzept des Herstellers der geplanten Anlagen vor. Ausweislich des Brandschutzkonzeptes werden die Windenergieanlagen heruntergefahren und abgeschaltet, sobald eine der elektrischen bzw. mechanischen Komponenten zu hohe Temperaturen meldet (C. . 0 ff. C1. zu 0). Laut des vorgelegten Blitzschutzkonzeptes verfügen die Anlagen an den Blattspitzen über Rezeptoren zur Vermeidung eines Blitzeinschlages (C. . 0 ff. C2. 0 zu 0).
- ¹² Zudem legte der Kläger dem Beklagten das Gutachten des TÜV Nord vom 00.00.0000 zur Bewertung der "Maßnahmen bei Eisansatz" bei Senvion Windenergieanlagen, Bericht Nr. 0 D, S. . 1, vor (C. . 0 ff. C1. zu 0). Diesem zufolge verwendet der Hersteller ein duales Eiserkennungsverfahren, bestehend aus einer vergleichenden Auswertung verschiedener Betriebsdaten sowie einem Anemometervergleich. Das doppelte Kontrollverfahren stelle eine nach dem heutigen Stand der Technik sichere Methode der Eiserkennung dar. Die Anlagen würden mit hoher Zuverlässigkeit abgeschaltet, bevor eine kritische Vereisung der Rotorblätter entstände. Dies gelte auch für den Sonderfall des Anfahrens mit Vereisung im niedrigen Drehzahlbereich (C. . 393, 396, 399, 405 C2. zu 0). Für weitere Einzelheiten wird auf den Inhalt des vorstehenden Gutachtens Bezug genommen.

- ¹³ Der Kläger legte dem Beklagten ferner das Gutachten der C4. W. F. F. GmbH vom 00.00.0000 (C5. O. : C4. -F1. -0-0) zur Ermittlung des Eisfalls von Windkraftanlagen am Standort X. vor (C. . 0 C3. zu 0). Gegenstand dieses Gutachtens sind Fallweitenberechnungen bei stillstehender Anlage unter Zugrundelegung von vier verschiedenen Szenarien. Betrachtet wurden jeweils Eisstücke von unterschiedlicher Größe, Art, Eisdicke und Masse zwischen 0,03 und 4,5 kg. Festgestellt wurde namentlich, dass die größte Auftreffhäufigkeit von Eisstücken im Bereich innerhalb des Radius einer Windenergieanlage um den Anlagenmittelpunkt liegen würde. Eisstücke würden dabei aufgrund der südwestlichen Hauptwindrichtung mit größerer Häufigkeit bzw. Wahrscheinlichkeit in Richtung Nordost getragen. Es sei davon auszugehen, dass keine Gefährdung der Bundesautobahn B. durch Eisfall durch die Windenergieanlagen erfolge. Die möglichen Fallweiten würden die Distanz zwischen der jeweiligen Windenergieanlage und der Bundesautobahn B. in Richtung der Autobahn unterschreiten. Richtung Nordost würden höhere Distanzen erreicht. Hier würde der energiereiche Wind aus der Hauptwindrichtung Südwest Eisstücke bei hohen Windgeschwindigkeiten von der Bundesautobahn B. weg tragen. Im unmittelbaren Einzugsbereich der einzelnen Windenergieanlagen am Standort X. seien entlang der Autobahn stehende Wald- und Baumreihen als beachtliche Hindernisse für etwaig herabfallendes Eis zu sehen. Es könne mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass der in der Simulation berechnete Fallweg eines Eisstückes signifikant verändert bzw. behindert werde, bevor es am Boden auftreffen und damit eine Gefährdung für Verkehrsteilnehmer darstellen würde (vgl. C. . 0 C3. zu 0). Abschließend wurde klarstellend darauf hingewiesen, dass eine Risikoabschätzung für den Bereich im Radius des möglichen Eisfalls nicht stattgefunden habe. Diese würde zusätzlich eine Aufenthaltswahrscheinlichkeit von Personen im gefährdeten Umkreis der Anlage mit zu berücksichtigen haben (C. . 0 C3. zu 0). Für weitere Einzelheiten wird auf den Inhalt des vorstehenden Gutachtens Bezug genommen.
- ¹⁴ Mit Schreiben vom 6. September 2016 versagte der Beigeladene zu 1. gemäß § 9 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) seine Zustimmung zu dem Antrag des Klägers. Zur Begründung führte er im Wesentlichen aus, dass die Rotorblattspitzen der streitgegenständlichen Windenergieanlagen in die Anbauverbotszone der Bundesautobahn B. ragen würden (C. . 0 C6. zu 0).
- ¹⁵ Mit Bescheid vom 00.00.0000 genehmigte der Beklagte dem Kläger die Errichtung und Inbetriebnahme der geplanten Windenergieanlagen.
- ¹⁶ Im streitgegenständlichen Bescheid heißt es unter anderem:
- ¹⁷ III. Ziffer 2.15:
- ¹⁸ "Die Windenergieanlagen sind mit einem System zur Erkennung von Eisansatz auszurüsten. Die Funktionsfähigkeit ist durch einen Sachverständigen bei Inbetriebnahme und nachfolgend in regelmäßigem Turnus der Wartungsintervalle zu überprüfen und zu bescheinigen."
- ¹⁹ III. Ziffer 2.16:
- ²⁰ "Nach der Detektion von Eisansatz ist die jeweilige Windenergieanlage sofort außer Betrieb zu nehmen. Ein Wiederanfahren der Windenergieanlage darf erst nach optischer Kontrolle vor Ort, die das Abtauen des Eisansatzes bestätigt, erfolgen."
- ²¹ III. Ziffer 8.1:
- ²² "Das Brandschutzkonzept der Fa. SENVION vom 09.10.2014 ist Bestandteil der Genehmigung. Die darin enthaltenen baulichen und betrieblichen Maßnahmen sind auszuführen und einzuhalten."
- ²³ III. Ziffer 9.1:
- ²⁴ "Für die Windenergieanlagen Nord und Süd ist ein Sektorenmanagement einzurichten, das sicherstellt, dass die Rotorblätter der beiden Windenergieanlagen im Netzparallelbetrieb und im Stillstand nicht in die Anbaubeschränkungszone der BAB B. hineinragen. Die Gondelposition darf dabei den Azimutwinkelbereich zwischen 181° und 312° (WEA Nord) bzw. zwischen 188° und 315° (WEA Süd) nicht einnehmen oder berühren. Steuerungsfunktionen zur Bewältigung von Gefahrensituationen oder zur notwendigen Gewährleistung der Betriebs- und Standsicherheit der Windenergieanlagen sind vom Sektorenmanagement ausgenommen."
- ²⁵ Im Rahmen der Begründung des Bescheids führte der Beklagte diesbezüglich aus, dass das vorgesehene Sektorenmanagement vor dem Hintergrund der straßenrechtlichen Zustimmungsverweigerung durch den Beigeladenen zu 1. dafür Sorge, dass die Rotorblätter der Windenergieanlagen auch bei ungünstiger Azimutstellung nicht in den Anbaubeschränkungszone der Bundesautobahn B. hineinragen würden.
- ²⁶ Der Kläger hat am 24. Januar 2017 Klage erhoben.
- ²⁷ Der Kläger trägt vor, dass eine straßenrechtliche Zustimmungserteilung durch den Beigeladenen zu 1. in entsprechender Anwendung von § 9 Abs. 7 FStrG ausnahmsweise entbehrlich sei. Denn dem Teilflächennutzungsplan zur Festsetzung der Konzentrationszone Windenergie, X. Ost II, in welcher die Windenergieanlagen errichtet werden sollten, käme bebauungsplanähnliche Wirkung zu. Der Flächennutzungsplan sei auch unter Mitwirkung des Beigeladenen zu 1. zustande gekommen. Darüber hinaus habe der Beigeladene zu 1. die von § 9 Abs. 3 FStrG geforderte Einzelfallprüfung nicht vorgenommen. Auf die Anfrage des Beklagten vom 1. September 2016 habe er bereits mit Schreiben vom 6. September 2016 seine Zustimmung gemäß § 9 Abs. 2, Abs. 3 FStrG versagt. Eine ordnungsgemäße sachliche Prüfung des Einzelfalls erscheine in so kurzer Zeit kaum vorstellbar, zumal zwischen dem 1. und dem 6. September 2016 ein Wochenende liege. Dies werde auch durch den Inhalt der Stellungnahme vom 6. September 2016 bestätigt. Dessen Formulierung ergebe, dass kein Unterschied zwischen Anbauverbotszone und Anbaubeschränkungszone gemacht worden sei. Weshalb die Versagung der Zustimmung aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im konkreten Fall nötig wäre, werde nicht einmal andeutungsweise ausgeführt (C. . 0 H1.). Es liege auch eine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung wesentlich gleicher Sachverhalte gegenüber Anlagen längs von Bundesstraßen vor. Eine Verschiebung des Anlagenstandorts sei hier nicht möglich, weil die Rotorblätter dann aus der Konzentrationszone ragen würden.

Mit Schreiben vom 18. April 2018 legte die Beigeladene zu 2. dem Beklagten eine auf sie lautende Bauherrenwechselanzeige hinsichtlich der streitgegenständlichen Konzession vor. Sie erklärte ferner, dass der Kläger bis auf Widerruf weiterhin berechtigt sei, über das vorliegende Projekt Informationen abzufragen, zu erhalten und sämtlichen am Genehmigungsverfahren beteiligten Personen Informationen mitzuteilen (C. . 0 H.). Unter demselben Datum stellte die Beigeladene zu 2. bei dem Beklagten bezugnehmend auf die streitgegenständliche Genehmigung vom 00.00.0000 einen weiteren immissionsrechtlichen Genehmigungsantrag betreffend die Konzentrationszone Windenergie X. Ost II. Die in dem neuen Antrag bezeichneten Anlagen weichen hinsichtlich ihres Typs, ihrer Größe und ihres Standortes von den genehmigten Anlagen zum Teil in nicht unerheblicher Weise ab. Beide Windenergieanlagen ragen nach Neuplanung nicht mehr in die Anbaubeschränkungszone zur Bundesautobahn B. hinein (vgl. C. . 0 f. H. , C. . 0 H2.).

²⁹ Unter dem 7. Juni 2018 verweigerte die Beigeladene zu 3. ihr gemeindliches Einvernehmen zu dem neuen Antrag der Beigeladenen zu 2. Zur Begründung führte sie aus, dass die im Änderungsantrag geplanten Anlagen aufgrund einer von ihnen ausgehenden optisch bedrängenden Wirkung gegen das Rücksichtnahmegebot verstoßen würden (C. . 0 f. H.).

³⁰ Am 13. Dezember 2018 hat das Gericht vor diesem Hintergrund einen Erörterungstermin durchgeführt. Im Rahmen des Termins erklärten der Kläger und die Vertreter der Beigeladenen zu 2., dass sie sich dahingehend einig seien, dass sie die Genehmigung vom 00.00.0000, sollte diese ohne die streitgegenständliche Regelung unter III. Ziff. 9.1 erteilt werden, primär umsetzen würden. Eine etwaig noch zu erteilende Genehmigung wäre insofern unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten als nachrangig zu behandeln. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf das diesbezügliche Terminprotokoll verwiesen (C. . 0 ff. H.).

³¹ Der Kläger beantragt,

³² den Beklagten zu verpflichten, den Genehmigungsbescheid vom 00.00.0000 abzuändern und diesen unter Streichung der Regelung unter III. Ziffer 9.1 der Beigeladenen zu 2. zu erteilen.

³³ Der Beklagte beantragt,

³⁴ die Klage abzuweisen.

³⁵ Der Beklagte trägt vor, dass er sich an die Versagung der straßenrechtlichen Zustimmung des Beigeladenen zu 1. gebunden fühle. Den Ausführungen des Klägers zu einer etwaigen Ausnahme zum Zustimmungserfordernis gemäß § 9 Abs. 7 FStrG sei entgegenzuhalten, dass die Darstellung der Vorrangzone zur Nutzung der Windenergie im Flächennutzungsplan ausdrücklich keine verbindliche Darstellung der überbaubaren Grundstückflächen beinhalte. Es sei von der Beigeladenen zu 3. ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass wegen des möglichen Abstandes zur Autobahn stets die Beteiligung der Straßenbaubehörde im Einzelfall notwendig sei. Die Mitwirkung des Straßenbaulastträgers - des Beigeladenen zu 1. - im Planfeststellungsverfahren habe darin bestanden, dass er auf die Gesetzeslage hingewiesen habe.

³⁶ Der Beigeladene zu 1. trägt im Wesentlichen vor, der Erteilung seiner Zustimmung stünden eine von den geplanten Anlagen ausgehende Eisabwurfgefahr sowie nachteilige optische Wirkungen auf Verkehrsteilnehmer entgegen. Steuerungs- und Überwachungssysteme zur Vermeidung von Eisabwurf seien technisch nicht hinreichend ausgereift. Auch von stehenden Rotorblättern gehe die Gefahr von Eisabwurf aus. Dokumentierte Vorfälle zeigten, dass es zum Ausfall der Erkennungssysteme kommen könne. Auch andere Anlagenteile seien bereits auf den Standstreifen von Autobahnen oder in geringem Abstand zur Fahrbahn auf dem Feld gefunden worden. Jegliches Unfallgeschehen auf vielbefahrenen Straßen - wie der Bundesautobahn B. - sei zu vermeiden. Die Auswirkungen eines Vorfalles würden nicht auf ein oder zwei Fahrzeuge beschränkt bleiben, denn der Eisabwurf erfolge plötzlich ohne erkennbare Anzeichen für Verkehrsteilnehmer. Wenn nicht schon durch den Aufprall des Eises auf Fahrzeuge Sachschäden oder sogar Körperschäden und Tötungen entstünden, bliebe die Gefahr von weiteren Auffahrunfällen und damit weitergehender Verletzungsfolgen. Unter Zugrundelegung des Gemeinsamen Runderlasses des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz, des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr und der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen für die Planung und Genehmigung von Windenergieanlagen und Hinweise für die Zielsetzung und Anwendung (Windenergie-Erlass) vom 4. November 2015 seien Abstände des Anderthalbfachen der Summe von Rotordurchmesser und Nabenhöhe einzuhalten. Dies ergebe im Hinblick auf die WEA Nord einen Mindestabstand zum Fahrbahnrand von 361,5 Metern und auf die WEA Süd von 349,5 Metern. Von den geplanten Anlagen gehe ferner aufgrund ihrer Höhe und ihres geringen Abstandes zur Fahrbahn eine nicht unerhebliche Ablenkungswirkung für Verkehrsteilnehmer aus. Die Anlagen würden auf sie bedrohlich wirken. Verstärkt würde dieser Eindruck zudem durch die Dammlage der Bundesautobahn B. . Die Verkehrsteilnehmer würden den Eindruck gewinnen, sie würden auf eine massive Anlage zufahren. Ein Gewöhnungseffekt sei nicht anzunehmen. Sich drehende Rotoren würden darüber hinaus - ähnlich wehender Fahnen - ablenkend auf Verkehrsteilnehmer wirken. Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen habe in einem dem vorliegenden gleichgelagerten Fall mit Schreiben vom 25. Januar 2017 Stellung genommen und die hiesige Ansicht bestätigt (vgl. hierzu C. . 0 f. H.).

³⁷ Der Kläger trägt daraufhin mit Schriftsatz vom 20. November 2018 ergänzend vor, dass eine Unfallgefahr im Falle von Windenergieanlagen - wie bei allen anderen technischen oder baulichen Anlagen - nicht zu 100% auszuschließen sei. Die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts liege aber unterhalb der gesellschaftlich anerkannten Risikoschwelle. Dies gelte auch und gerade für etwaigen Eisabwurf. Im Falle des Eisansatzes würden die Anlagen zum Stillstand gebracht werden. Die Rotoren kämen sodann bei größtmöglichem Abstand zur Fahrbahn - parallel zur Straße und von dieser abgewandt - zum Stillstand (C. . 0 H.). Ferner seien die Ausführungen des Beigeladenen zu 1. zu Ziffer 5.2.3.5 des Windenergieerlasses vom 4. November 2015 jedenfalls irreführend. Denn die dortige Regelung sehe alternativ zur Einhaltung von Sicherheitsabständen das Vorhandensein funktionssicherer technischer Einrichtungen zur Gefahrenabwehr (z.B. automatische Außerbetriebnahme bei Einsatz oder Rotorblattheizung) vor. Letzteres würde durch die geplanten Anlagen gewährleistet.

³⁸ Der Beigeladene zu 1. trägt mit Schriftsatz vom 11. Januar 2019 (C. . 0 C7.) ergänzend vor, dass ihm ein Gutachten zu einer Brandgefahr nicht vorläge. Ausweislich einer Übersicht der Bundesinitiative für vernünftige Energiepolitik "Vernunfttrat" mit Stand vom 12. Oktober 2018 hätten sich im Jahr 2018 insgesamt 20 Vorfälle im Zusammenhang mit Windenergieanlagen ereignet, von denen

neun ihre Ursache in einem Brand gehabt hätten. Da es eine Meldepflicht für derartige Brände nicht gebe, sei eine höhere Dunkelziffer nicht auszuschließen. So habe eine Studie des britischen Imperial College ergeben, dass monatlich durchschnittlich zehn Windturbinen durch Feuer zerstört würden. Soweit im oberen Bereich einer Windenergieanlage ein Brand ausbreche, könne dieser durch die Feuerwehr nicht gelöscht werden. Dies ergebe auch das vorgelegte Brandschutzkonzept. Der deutsche Feuerwehrverband habe unter dem 1. März 2008 empfohlen, das Gebiet im Radius von 500 Metern um eine Windenergieanlage unzugänglich zu machen (C. . 0 ff. H2.). Dies sei auch hier zu beachten, obwohl die Hauptwindrichtung von der Bundesautobahn B. weg gerichtet sei. Es sei nicht auszuschließen, dass von Windenergieanlagen herabfallende Teile nicht nur durch den Windfluss, sondern auch durch das Auftreffen mit auf dem Boden liegenden Teilen bzw. mit dem Boden selbst hoch- und weitergeschleudert werden könnten. Nach Ziffer 8.2.5. des Windenergie-Erlasses vom 4. November 2015 sei eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit im Straßenverkehr durch Windenergieanlagen auszuschließen. Dies sei aber vorliegend mit Blick auf etwaige Brände nicht der Fall. Nach Ziffer 5.2.3.5. des Erlasses sei demnach ein Abstand von klassifizierten Straßen einzuhalten, der dem anderthalbfachen des Rotordurchmessers plus Nabhöhe der Windenergieanlage entspräche. Dieser Abstand sei unabhängig von der Windrichtung zu sehen. Denn auch die Feuerwehr stelle in der vorgenannten Empfehlung nicht auf diese ab. Der Beigeladene zu 1. trägt zum Problemkreis des Eisabwurfes weiter vor, dass das Gutachten der C4. W. . GmbH vom 26. Juli 2016 lediglich Ausführungen zu quaderförmigen Eisstücken enthalte. Eis könne aber auch anders geformt sein. Das Gutachten des TÜV-Nord vom 26. April 2016 gehe von unregelmäßigen Formen der Eisstücke aus. Das Gutachten der C4. W. . GmbH vom 26. Juli 2016 weise darauf hin, dass die durchgeführten Szenarien lediglich als Anhaltswert zu verstehen seien.

³⁹ Mit Schriftsatz vom 28. Februar 2019 legte der Kläger ein Gutachten der S1. C4. GmbH vom 19. Februar 2019 zur Frage nach der Beschattung der Bundesautobahn B. durch die streitgegenständlichen WEA sowie zur Frage nach einer von dessen ausgehenden potentiellen Ablenkungswirkung auf Verkehrsteilnehmer vor (C. . 0 ff. H2.). Ferner legte der Kläger anliegend zum vorgenannten Schriftsatz das Gutachten der S1. D. GmbH vom 27. Februar 2019 betreffend eines Eisfalls durch die streitgegenständlichen Windenergieanlagen im Trudelbetrieb vor (C. . 0 ff. H2.).

⁴⁰ Ausweislich des Gutachtens der S1. C4. GmbH vom 19. Februar 2019 sei durch die streitgegenständlichen Windenergieanlagen auf einer Strecke von 1.720 Metern zwischen der Ausfahrt I. -C8. und der WEA Süd mit einer Beschattung der Bundesautobahn B. zu rechnen. Die Beschattung dieses Bereiches erfolge, abhängig vom täglichen und jahreszeitlichen Sonnenstand, sehr unterschiedlich. Eine Beschattung der Bundesautobahn B. könne nur in der Zeit kurz nach Sonnenaufgang und bis etwa eine Stunde vor Zenit erfolgen. Im ungünstigsten Fall werfe der gesamte Rotor einer Windenergieanlage Schatten auf die Autobahn, d.h. die Autobahn führe durch den Rotormittelpunkt des Schattens. Unter der Annahme einer vormittäglichen, relativ tief stehenden Sonne (Einstrahlwinkel 20°) erfolge die Beschattung durch den Rotor auf einer Strecke von 330 Metern bei einer Entfernung von der jeweiligen Windenergieanlage von 165 bis 495 Metern. Je nach Geschwindigkeit (80 km/h bis 140 km/h) ergebe sich für Verkehrsteilnehmer eine Passierdauer von 15 bis 8 Sekunden. Diese erfahre der Fahrzeugführer, da die Beschattung durch zwei Anlagen erfolge, zweimal. Beschattungsereignisse würden lediglich sehr geringfügig auftreten, sodass eine Ablenkungswirkung äußerst temporär und kurzfristig zu erwarten sei. Schattenwurfereignisse würden aber in der Umwelt immer wieder auf natürliche Weise auftreten. Insbesondere bei tief stehender Sonne bestehe für Autofahrer eine Dauerbeschattung durch Schattenwurf von am Straßenrand befindlicher Vegetation. Dies sei jedem Autofahrer bekannt. Deutlich flackernde Beschattung trete bei schneller Fahrt ständig auf, zum Teil über lange Zeiträume. Autofahrer seien mit derartigen Situationen vertraut. Von Windenergieanlagen ausgehender Schattenwurf sei daher kein besonderer Ablenkungsfaktor im Straßenverkehr. Dementsprechend sei nicht zu erwarten, dass Autofahrer durch die Beschattung ausgehend von Windenergieanlagen derart abgelenkt würden, dass dies eine besondere Gefahrensituation begründen würde. Zur Frage nach einem generellen Gefährdungspotential durch die visuelle Wahrnehmung von Windenergieanlagen führte der Sachverständige aus, dass aktuellen Studien ein von Windenergieanlagen ausgehendes Gefährdungspotential für die Verkehrssicherheit nicht zu entnehmen sei. Dies basiere im Wesentlichen auf Gewöhnungseffekten. Gegen ein von den geplanten Windenergieanlagen ausgehendes Gefährdungspotential spreche ferner, dass diese aufgrund ihrer Lage zur Straße lediglich peripher im während der Fahrt fokussierten Sichtfeld von Verkehrsteilnehmern stünden. Bei einer anzunehmenden Geschwindigkeit von mindestens 60 km/h seien negative Einflüsse der Anlagen aufgrund steigender Fixation nicht zu erwarten. Windenergieanlagen in Entfernung von mindestens 125 Metern zur Straße hätten aufgrund des beim Fahren entstehenden engen Straßenfokus keine Bedeutung. Gleiches gelte auch für ein etwaiges Gefährdungspotential bei Nachtbetrieb aufgrund eingeschalteter Befeuerungsleuchten, da sich diese auf ca. 120 Metern Höhe und in einem Horizontalabstand von mindestens 125 Metern zur Straße befänden.

⁴¹ Laut des Eisfallgutachtens der S1. D. GmbH vom 27. Februar 2019 (C. . 0 ff. H2.) überschreitet eine von den Windenergieanlagen ausgehende Gefahr nicht die Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos. Jenes würde im Bereich der Risikoberechnung dem allgemein akzeptierten Prinzip der minimalen endogenen Mortalität ($2 \cdot 10^{-4} = 0,0002$, vgl. DIN EN 50126) entsprechen. Auf dessen Basis dürfe die Sterblichkeitsrate aufgrund von neuen Anlagen nicht mehr als um $1 \cdot 10^{-5}$ (=0,00001) pro Jahr erhöht werden. Dies sei bei rechnerischer Auswertung der Eisfallwahrscheinlichkeit der streitgegenständlichen Windenergieanlagen selbst unter Annahme, dass an allen rechnerisch möglichen Eistagen der Wind in Richtung der Bundesautobahn B. wehe, aufgrund einer errechneten Trefferhäufigkeit von maximal $8,9 \cdot 10^{-6}$ pro Jahr nicht der Fall. Diese Ergebnisse ließen sich auf die Phase des Übergangs vom Betrieb in den Trudelbetrieb übertragen. In der Risikoanalyse seien eine Verkehrsdichte von 12.665 KFZ/Tag und Eisstücke von 0,06 kg, einer Oberfläche von 0,0025 m² und einer Dichte von 800 kg/m³ betrachtet worden. Dabei sei angenommen worden, dass kleinere Eisstücke entweder in der Luft zerfielen oder zu keiner Gefährdung führten, da diese als eine Art Hagelkorn auftreten würden. Größere Eisstücke tendierten zu einem größeren Gewicht und damit zu senkrechterem Fall bzw. zu einer geringeren Fallweite. Weiter wurde festgestellt, dass Eis, das sich an Windenergieanlagen akkumuliere, in Form, Größe und Gewicht divers sei. Eisscheiben, die besonders dünn seien, könnten zwar weiter segeln, durch ihr leichteres Gewicht seien diese aber weniger gefährlich. Im Rahmen der hierzu ergänzend vorgelegten gutachterlichen Stellungnahme vom 22. Mai 2019 wird ausgeführt, dass sich eine Überschreitung der

Risikoschwelle von $1 \cdot 10^{-5}$ pro Jahr selbst bei Zugrundelegung einer Frequentierung des betroffenen Streckenabschnitts der Bundesautobahn B. von 65.624 Kraftfahrzeugen pro Tag bei einer errechneten Trefferhäufigkeit von $7,3 \cdot 10^{-6}$ bzw. $5,5 \cdot 10^{-6}$ pro Jahr nicht erbe.

⁴² Der Beigeladene zu 1. trägt mit Schriftsatz vom 4. April 2019 (C. . 0 ff. H2.) replizierend vor, die seitens des Klägers zuletzt vorgelegten Gutachten seien zu hinterfragen. So sei der im Gutachten der S1. C4. GmbH vom 19. Februar 2019 der Fachbeitrag "Kognitionspsychologische Aspekte in der Unfallrekonstruktion" von W. Möhler unvollständig zitiert worden. Diesem zufolge erstrecke sich der Bereich scharfen Sehens auf eine maximale Winkelöffnung von 2° . Der periphere Sichtbereich, der bei jungen Menschen bis zu 180° betrage, könne aber auch wahrgenommen werden. Autofahrer könnten demnach bei Wahrnehmungen im peripheren Sichtbereich mit Schutzreflexen wie etwa durch Ausweichen oder durch Verlagerung der Hauptblickrichtung reagieren. Ferner befänden sich die streitgegenständlichen Windenergieanlagen laut Mitteilung der Regionalniederlassung Münsterland im Bereich der Planung zum sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn B. im Bau-Kilometer 127+200 im Abschnitt 12 vom Autobahnkreuz Kamen bis zur Anschlussstrecke I. -C9. /X. . Die Beantragung des Planfeststellungsverfahrens sei für Juni 2019 angedacht.

⁴³ Am 20. März 2019 hat die Kammer einen Ortstermin durchgeführt. Für das Ergebnis des Ortstermins wird auf das zugehörige Protokoll samt Anlage Bezug genommen (C. . 0 ff. H2.).

⁴⁴ Der Beklagte hat den in der Regelung in III. Ziffer 9.1, dortiger Satz 2 des Bescheides vom 29. Dezember 2016 offensichtlich unrichtig verwandten Begriff "Gondelposition" im Termin zur mündlichen Verhandlung klarstellend durch das Wort "Rotorblatlebenenposition" ersetzt sowie erklärt, dass über den weiteren Antrag des Klägers bzw. der Beigeladenen zu 2. auf eine alternative immissionsrechtliche Genehmigung noch nicht entschieden worden sei.

⁴⁵ Für weitere Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte (Bände 1-3) sowie der Beiakte (Hefte 1-2) sowie auf den Inhalt der Gerichtsakten der zugehörigen Verfahren 8 K 1430/17 und 8 K 1431/17 sowie der zu diesen Verfahren gehörigen Beiakten verwiesen.

Gründe

⁴⁶ Die Klage hat Erfolg.

⁴⁷ Der im Termin zur mündlichen Verhandlung gestellte Verpflichtungsantrag ist als sachdienliche und damit zulässige Änderung des ursprünglich verfolgten Anfechtungsbegehrens anzusehen, § 91 Abs. 1, 2. Fall VwGO.

⁴⁸ Die Klage ist in Gestalt der Verpflichtungsklage gemäß § 42 Abs. 1 2. Var. VwGO zulässig und insbesondere statthaft.

⁴⁹ Denn das klägerische Begehren ist darauf gerichtet, die Regelung zu III. Ziffer 9.1 des Bescheids des Beklagten vom 00.00.0000 aufzuheben und eine insofern erweiterte Zulassung zu erlangen. Wendet sich ein Betroffener - wie vorliegend der Kläger - gegen eine ihn belastende, aufgrund einer mangelnden straßenrechtlichen Zustimmung gemäß § 9 FStrG erlassene Regelung zur Festlegung des räumlichen Bereichs, den die Rotorblätter nicht einnehmen dürfen, so ist hiergegen die auf die Erteilung einer uneingeschränkten Genehmigung gerichtete Verpflichtungsklage statthaft.

⁵⁰ Bei der Regelung zum Sektorenmanagement zu III. Ziffer 9.1 des Bescheides handelt es sich nicht um eine Nebenbestimmung namentlich in Gestalt der Auflage gemäß § 36 Abs. 2 O. . 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW (VwVfG NRW), sondern um eine den räumlichen Geltungsbereich der Genehmigung vom 00.00.0000 von vorn herein räumlich begrenzende Inhaltsbestimmung.

⁵¹ Bei der Abgrenzung zwischen einer Nebenbestimmung und einer Inhaltsbestimmung ist grundsätzlich der Erklärungswert des Genehmigungsbescheides maßgebend, wie er sich bei objektiver Betrachtung aus der Sicht des Empfängers darstellt (vgl. § 43 Abs. 1 Satz 2 VwVfG NRW, § 133 des Bürgerlichen Gesetzbuches - BGB - analog). Dabei ist die sprachliche Bezeichnung einer Regelung nicht entscheidend. Maßgebend ist vielmehr, ob die im Bescheid getroffene Regelung unmittelbar der Festlegung des Genehmigungsgegenstandes dient, also das zugelassene Handeln des Betreibers räumlich und sachlich bestimmt und damit den Gegenstand der Genehmigung festlegt. Dies ist der Fall, wenn die Bestimmungen untrennbarer, integraler Bestandteil des betreffenden Bescheides sind.

⁵² Demgegenüber regeln Nebenbestimmungen typischerweise zusätzliche Handlungs- oder Unterlassungspflichten, die zwar der Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen dienen, aber zur Genehmigung hinzutreten und keine unmittelbare Wirkung für Bestand und Geltung derselben haben.

⁵³ Als weitere Kriterien für die Abgrenzung sind das Gewicht und die Bedeutung der Genehmigungsvoraussetzung maßgeblich, deren Sicherstellung die Einzelbestimmung dienen soll,

⁵⁴ vgl. dazu OVG NRW, Urteil vom 10. Dezember 1999 - [21 A 3481/96](#) -, juris m.w.N.; vgl. hierauf beziehend auch Jarass, in: ders., BImSchG, 12. Aufl. 2017, § 12 Rn. 6 ff.; Mann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand: 88. EL September 2018, § 12 BImSchG, Rn. 123 ff. mit zahlreichen Nachweisen.

⁵⁵ Hierbei ist die durch die Behörde gesetzte Rechtsfolge entscheidend: Während die Inhaltsbestimmung zur Folge hat, dass jedes von dem Genehmigungsinhalt abweichendes Handeln ungenehmigt erfolgt, muss die Auflage von der Behörde im Fall der Nichtbefolgung mit den Mitteln des Verwaltungszwangs durchgesetzt werden.

⁵⁶ Bei einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung sind dementsprechend alle Regelungselemente, die das zugelassene Handeln des Betreibers räumlich und sachlich bestimmen und damit ihren Gegenstand und Umfang festlegen, zu den Inhaltsbestimmungen zu rechnen.

⁵⁷ Vgl. dazu u.a. BVerwG, Urteile vom 17. Februar 1984 - [7 C 8.82](#) - und vom 21. Februar 1992 - [7 C 11.91](#) -, beide juris; s.a. OVG NRW, Urteil vom 10. Dezember 1999 - [21 A 3481/96](#) -, juris.

⁵⁸ Unter Zugrundelegung der vorstehenden Grundsätze handelt es sich bei der streitgegenständlichen Regelung zum Sektorenmanagement um eine Inhalt und Grenzen der Genehmigung näher gestaltende Inhaltsbestimmung.

- ⁵⁹ Denn aus der maßgeblichen Sicht des objektiven Empfängerhorizontes bedeutet die Regelung zum Sektorenmanagement eine hinter dem Genehmigungsantrag zurückbleibende, räumliche Eingrenzung des zugelassenen Handelns des Betreibers, die integraler Bestandteil der Genehmigung ist.
- ⁶⁰ Dies ergibt sich zum einen aus ihrer wesentlichen Bedeutung für die Sicherstellung der Genehmigungsvoraussetzungen. Denn die Entscheidung der gemäß § 9 FStrG zu beteiligenden Straßenbaubehörde entfaltet für die Genehmigungsbehörde rechtliche Bindungswirkung. Eine beispielsweise dem § 36 Abs. 2 Satz 3 BauGB in Verbindung mit § 73 der Bauordnung NRW entsprechende Regelung zur Ersetzung versagten gemeindlichen Einvernehmens existiert im Rahmen des § 9 FStrG nicht. Versagt die Straßenbaubehörde ihre Zustimmung zu einem in die Anbaubeschränkungszone im Sinne des § 9 Abs. 2 FStrG hineinragenden bzw. sich hierin befindlichen Vorhaben, so entzieht sich dieser räumliche Bereich aus Rechtsgründen dem Genehmigungszugriff der Genehmigungsbehörde. Letztgenannter ist es im Falle der Zustimmungsverweigerung - wie vorliegend - mithin rechtlich unmöglich, eine der Entscheidung der Straßenbaubehörde inhaltlich widersprechende immissionsrechtliche Genehmigung auszusprechen. Der räumliche Genehmigungsbereich kann sich - soweit möglich - ausschließlich auf den Bereich beschränken, welcher dem Zustimmungsvorbehalt der Straßenbaubehörde nicht unterliegt. Vor dem Hintergrund der aufgezeigten rechtlichen Bindungswirkung der Zustimmungsverweigerung durch den Beigeladenen zu 1. wäre dem Beklagten der Erlass des streitgegenständlichen Bescheides ohne die den Kläger belastende Regelung zum Sektorenmanagement rechtlich nicht möglich gewesen. Die Regelung zum Sektorenmanagement ist somit für den rechtlichen Bestand des Genehmigungsbescheides von substantiellem Gewicht. Dies verdeutlichen auch die Ausführungen des Beklagten im Rahmen der Begründung (Abschnitt W. .) des streitgegenständlichen Bescheides, der zufolge die Regelung zum Sektorenmanagement vor dem Hintergrund der Versagung der straßenrechtlichen Erlaubnis durch den Beigeladenen zu 1. erlassen worden sei. Eine eigene Würdigung der tatsächlichen Umstände des Einzelfalls erfolgt hingegen nicht. Der Beklagte hat sowohl im Rahmen des streitgegenständlichen Bescheides als auch während des Klageverfahrens hinreichend deutlich zum Ausdruck gebracht, dass er sich an die Versagung der straßenrechtlichen Erlaubnis des Beigeladenen zu 1. gebunden fühle. Die Regelung zum Sektorenmanagement kann mithin aus der Sicht eines objektiven Empfängers verständlicherweise lediglich als inhaltliche Beschränkung des genehmigten Betriebs der Windenergieanlagen und nicht als eine bloß zusätzliche "Begleitpflicht" zur Genehmigung aufgefasst werden. Vor diesem Hintergrund ist es letztlich unschädlich, dass der Beklagte die Regelung unter den sprachlich mit "Nebenbestimmungen" überschriebenen Abschnitt III. des Bescheides eingeordnet hat.
- ⁶¹ Die Klage ist auch nicht mangels Rechtsschutzinteresses bzw. im Hinblick darauf unzulässig geworden, dass der Kläger während des anhängigen Verfahrens die streitgegenständliche Genehmigung an die Beigeladene zu 2. abgetreten hat. Denn dieser Umstand wirkt sich auf die Zulässigkeit der Klage nach § 173 Satz 1 ZPO in Verbindung mit § 265 Abs. 2 Satz 1 ZPO nicht aus,
- ⁶² vgl. etwa Sächsisches OVG, Urteil vom 27. Juli 2017 - [1 C 5/14](#) -, juris, Rn. 51.
- ⁶³ Nichts Abweichendes gilt vor dem Hintergrund des am 18. April 2018 durch die Beigeladene zu 2. beim Beklagten im Hinblick auf die streitgegenständliche Genehmigung vom 00.00.0000 gestellten weiteren Genehmigungsantrages auf Errichtung und Inbetriebnahme zweier Windenergieanlagen in der Konzentrationszone Windenergie, X. Ost II. Bei dessen antragsgemäßer Bescheidung durch den Beklagten - die nach Auskunft der Beteiligten im entscheidungserheblichen Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung noch nicht erfolgt ist - würde zwar die Realisierung des genehmigten Vorhabens gegebenenfalls aus rechtlichen wie tatsächlichen Gründen unmöglich werden. Der Kläger und die Beigeladene zu 2. haben aber zur Überzeugung des Gerichts vorgetragen, dass mit dem weiteren Antrag kein Verzicht auf die streitgegenständliche Genehmigung verbunden sei. Vielmehr soll diese bei fortdauerndem Bestand aus wirtschaftlichen Gründen gegenüber der zuletzt beantragten Genehmigung vorrangig umgesetzt werden.
- ⁶⁴ Die Klage ist auch begründet.
- ⁶⁵ Die Regelung zu III. Ziffer 9.1 des Bescheides des Beklagten vom 00.00.0000 ist rechtswidrig und verletzt den Kläger in seinen Rechten. Denn der Kläger hat einen Anspruch auf die Erteilung der von ihm beantragten immissionsrechtlichen Genehmigung an die Beigeladene zu 2. unter Streichung der einschränkenden Regelung zum Sektorenmanagement aus III. Ziffer 9.1 des Bescheides, § 113 Abs. 5 Satz 1 VwGO.
- ⁶⁶ Rechtsgrundlage für die Erteilung der begehrten immissionsrechtlichen Genehmigung ist § 6 Abs. 1 in Verbindung mit § 5 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Nach diesen Vorschriften ist die erforderliche immissionsschutzrechtliche Genehmigung auf Antrag zu erteilen, wenn sichergestellt ist, dass die sich aus § 5 BImSchG ergebenden Pflichten erfüllt werden und andere öffentlichrechtliche Vorschriften und Belange des Arbeitsschutzes der Errichtung und dem Betrieb der Anlage nicht entgegenstehen.
- ⁶⁷ Die sich hiernach ergebenden Genehmigungsvoraussetzungen sind im vorliegenden Fall erfüllt.
- ⁶⁸ Insbesondere steht dem Vorhaben des Klägers nicht die Versagung der straßenrechtlichen Zustimmung des Beigeladenen zu 1. gemäß § 9 FStrG entgegen.
- ⁶⁹ Denn die Versagung der Zustimmung tragende, dem materiellen Recht zugehörige Hinderungsgründe aus § 9 Abs. 3 FStrG liegen nicht vor,
- ⁷⁰ vgl. zur Rechtsnatur der Regelungen aus § 9 Abs. 2 und Abs. 3 FStrG BVerwG, Urteil vom 28. Mai 1963 - [I C 247.58](#) -, juris.
- ⁷¹ Gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 O. . 1 FStrG bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde, wenn bauliche Anlagen längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Metern und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Metern, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders

genutzt werden sollen. Gemäß § 9 Abs. 3 FStrG darf die Zustimmung nach Absatz 2 nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.

- ⁷² Die geplanten Windenergieanlagen sind gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 O. . 1 FStrG straßenrechtlich genehmigungsbedürftig. Denn bei ihnen handelt es sich jeweils um bauliche Anlagen, die längs der Bundesautobahn B. in einer Entfernung zwischen 40 bis 100 Metern gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn errichtet werden sollen. Zwar befinden sich die Türme der Windenergieanlagen in 125 Metern Entfernung vom Fahrbahnrand. Vorliegend kommt es jedoch maßgeblich auf die Position der Rotorblätter an. Diese befinden sich bei jeweils nächstgelegener Position 64 Meter (WEA Nord) bzw. 68 Meter (WEA Süd) Luftlinie vom äußeren Fahrbahnrand der Bundesautobahn B. entfernt und damit in der Anbaubeschränkungszone.
- ⁷³ Eine Ausnahme vom Zustimmungserfordernis ergibt sich vorliegend auch nicht aus § 9 Abs. 7 FStrG. Denn dessen tatbestandliche Voraussetzungen sind weder unmittelbar noch bei - unterstellt zulässiger - analoger Anwendung der Vorschrift erfüllt.
- ⁷⁴ Nach der vorgenannten Vorschrift gelten die Absätze 1 bis 5 nicht, soweit das Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplans gemäß § 9 BauGB entspricht, der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen sowie an diesen gelegene überbaubare Grundstücksflächen enthält und der unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen ist.
- ⁷⁵ Zur unmittelbaren Anwendung von § 9 Abs. 7 FStrG mangelt es hier an einem hinreichend qualifizierten Bebauungsplan. Die Frage, ob die Ausnahmevorschrift aus § 9 Abs. 7 FStrG auch bei Vorliegen eines (Teil-)Flächennutzungsplanes Anwendung finden kann, bedarf vorliegend keiner Entscheidung. Denn selbst im Falle einer unterstellt zulässigen Analogie wären die Voraussetzungen für eine Ausnahme vom Zustimmungserfordernis vorliegend nicht gegeben. Denn der Teilflächennutzungsplan zur Festlegung der Konzentrationszone Windenergie, X. Ost II, enthält keine Angaben zu überbaubaren Grundstücksflächen. Ferner hat der Träger der Straßenbaulast - der Beigeladene zu 1. - auch nicht in dem erforderlichen Maße an dem Teilflächennutzungsplan mitgewirkt. Mit Blick auf das Mitwirkungserfordernis bedarf es der ausdrücklichen Zustimmung des Straßenbaulastträgers zu den Festsetzungen des Bebauungsplans, weil damit schon für alle in Betracht kommenden Fälle Ausnahmen vom Anbauverbot bzw. der Anbaubeschränkung zugelassen werden. Eine ausdrückliche Zustimmung des Beigeladenen zu 1. während des Planaufstellungsverfahrens ist nicht erfolgt. Vielmehr hat die Mitwirkung des Beigeladenen zu 1. als oberste Landesstraßenbaubehörde in Bundesauftragsverwaltung gemäß (des seinerzeit maßgeblichen) Art. 90 Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) a.F. (in Kraft bis zum 19. Juli 2017) nach den unbestrittenen Angaben des Beklagten darin bestanden, dass er auf die Gesetzeslage hingewiesen hat. Zu konkreten Festsetzungen zu bebaubaren Flächen innerhalb der nach § 9 Abs. 1, Abs. 2 FStrG relevanten Flächen hat er sich nicht geäußert. Dementsprechend wird im Rahmen des sachlichen Teilflächennutzungsplans Windenergie, Blatt II, Ziff. 9 zur Konzentrationszone X. Ost II ausdrücklich ausgeführt, dass innerhalb des Abstandes von 100 Metern zur Bundesautobahn B. Anbaubeschränkungen im Einzelfall zu prüfen sind. Namentlich für die Errichtung einer Windenergieanlage bedürfe es der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde,
- ⁷⁶ vgl. den online abrufbaren Teilflächennutzungsplan: <https://www.osp.de/X./plan?pid=22669>.
- ⁷⁷ Die Versagung der straßenrechtlichen Zustimmung durch den Beigeladenen zu 1. ist rechtswidrig. Denn sie ist nicht wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung im Sinne von § 9 Abs. 3 FStrG nötig.
- ⁷⁸ Die Entscheidung, ob die Voraussetzungen des § 9 Abs. 2, 3 FStrG vorliegen, ist eine Tat- und Rechtsfrage, die in vollem Umfang der gerichtlichen Prüfung und Entscheidung unterliegt.
- ⁷⁹ Vgl. BVerwG, Urteil vom 28. Mai 1963 - [IC 247.58](#) -, juris, Rn. 30 f.; vgl. ferner Fechler/Operhalsky, BauR 2018, 758 (761) m.w.N.
- ⁸⁰ Ein Ermessen der Straßenbaubehörde besteht trotz des planerischen Ermessens in den Versagungsgründen nicht.
- ⁸¹ Vgl. Bender, in: Müller/Schulz, FStrG, 2008, § 9 Rn. 71; Fechler/Operhalsky, BauR 2018, 758 (760 f.).
- ⁸² Gründe, die eine Versagung der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde nach § 9 Abs. 2 FStrG rechtfertigen, sind nach § 9 Abs. 3 FStrG insbesondere die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Insoweit kommt es auf die konkreten Umstände an, nämlich ob das einzelne Bauvorhaben nach seiner Lage, Größe und Art geeignet ist, die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs zu stören oder den Verkehrsablauf zu beeinträchtigen. Es soll die Entstehung weiterer Gefahrenquellen, nicht nur die Verwirklichung bereits bestehender Gefahren verhindert werden. Einwirkungen, die durch Bauwerke von außen auf den Verkehr eintreten können und die geeignet sind, die ohne sie schon bestehende ("normale") Gefahrensituation zu erhöhen oder die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrsablaufs zu beeinträchtigen, sollen vermieden werden. Hiernach kann nicht allein auf die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsunfällen und auch nicht auf die Möglichkeit der Ablenkung ungeeigneter Kraftfahrer abgestellt werden. Es muss die Auswirkung des Vorhabens auf die durchschnittlichen Verkehrsverhältnisse, die bestehende Gefahrensituation und den durchschnittlichen Fahrer festgestellt werden. Es kann auch nicht allein darauf ankommen, ob Gefahren und Schäden für den Verkehrsteilnehmer eintreten können; geschützt werden soll auch ein normaler Verkehrsablauf, ohne dass die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsunfällen bestehen muss. Der reibungslose und ungehinderte Verkehr soll ebenfalls sichergestellt werden. Hierbei kann aber nicht auf die theoretische Möglichkeit, dass die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt wird oder eine Erhöhung der bestehenden Gefahrensituation eintritt, abgestellt werden. Es muss die erkennbare Möglichkeit, nicht dagegen die unbedingte Gewissheit bestehen, dass das Bauvorhaben den Verkehrsablauf auf der Bundesfernstraße beeinträchtigt oder gefährdet,
- ⁸³ vgl. BVerwG, Urteil vom 28. Mai 1963 - [IC 247.58](#) -, juris, Rn. 32 ff.; VG Bremen, Urteil vom 18. August 2015 - [1 K 548/12](#) -, juris, Rn. 23; Bay VGH, Beschluss vom 25. Oktober 2011 - [15 ZB 10.2590](#) -, juris, Rn. 3 f.; VG Minden, Urteil vom 16. September 2010 - [9 K 1842/09](#) -, juris, Rn. 30 ff.; OVG NRW, Urteil vom 8. Mai 2008 - [7 A 460/07](#) -, juris, Rn. 50; vgl. auch Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, 5. Aufl. 1998, § 9 Rn. 32; Bender, in: Müller/Schulz, FStrG, 2008, § 9 Rn. 65; Fechler/Operhalsky, BauR 2018, 758 (762).
- ⁸⁴ Geht es - wie vorliegend - um die Errichtung von Windkraftanlagen in der Nähe von Bundes(fern)straßen, so bedarf es für die Beurteilung, ob hieraus die Möglichkeit der Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erwächst, einer umfassenden Prüfung unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls, ob von den Anlagen eine das allgemeine Lebensrisiko

übersteigende Gefährdung der Verkehrsteilnehmer ausgeht. Von besonderer Relevanz im Rahmen der anzustellenden Prüfung sind namentlich das Risiko von den Anlagen ausgehenden Eisabwurfs bzw. sonstiger herabfallender Anlagenteile, Lichtreflexen, Schattenwurfs und ihre optische Wirkung,

- ⁸⁵ vgl. OVG NRW, Urteil vom 28. August 2008 - [8 A 2138/06](#) -, juris, Rn. 191 ff.; ausführlich Fechler/Operhalsky, BauR 2018, 758 (762 ff.).
- ⁸⁶ Unter Zugrundelegung der vorstehenden Grundsätze haben das öffentliche Interesse an einem Schutz der Rechtsgüter der Verkehrsteilnehmer sowie die öffentlichen Planungs- und Gestaltungsabsichten im Rahmen einer umfassenden Gesamtabwägung gegenüber dem Interesse des Klägers an einer uneingeschränkten immissionsrechtlichen Genehmigung mangels hinreichend wertender Gewichtigkeit zurückzustehen.
- ⁸⁷ Vorliegend steht unter Beachtung des gesamten Sachvortrags der Beteiligten zur Überzeugung der Kammer fest, dass von den streitgegenständlichen Windenergieanlagen keine Risiken für die Verkehrsteilnehmer der anliegenden Bundesautobahn B. ausgehen, die ein hinzunehmendes allgemeines Lebensrisiko übersteigen.
- ⁸⁸ Zunächst geht von den genehmigten Anlagen kein beachtliches Risiko des Eisabwurfs sowie herabfallender Anlagenteile aus. Denn Abwurf- bzw. Abfallrisiken werden durch technische Vorrichtungen weitestgehend eingeschränkt. Ein verbleibendes Restrisiko ist nach wertender Gesamtbetrachtung aller Umstände des Einzelfalls derart gering, dass es im Ergebnis zu vernachlässigen ist.
- ⁸⁹ Dies gilt zunächst mit Blick auf das Risiko herabfallender Eisteile. Denn das Risiko, dass Eisstücke bei laufendem Betrieb der Anlage von dieser weggeschleudert werden, wird vorliegend durch die Einrichtung einer Eiserkennungs- und Abschaltautomatik im Rahmen des technisch Möglichen minimiert,
- ⁹⁰ vgl. hierzu OVG NRW, Urteil vom 28. August 2008 - [8 A 2138/06](#) -, juris, Rn. 195.
- ⁹¹ Die Einrichtung eines Systems zur Eiserkennung ist gemäß III. Ziffer 2.15 des Bescheides des Beklagten vom 00.00.0000 zwingend vorzusehen. Dieses System ist zur Aufrechterhaltung seiner Funktionsfähigkeit regelmäßig zu warten und ggf. instand zu setzen. Gemäß III. Ziffer 2.16 des Bescheides sind die Anlagen nach der Detektion von Eisansatz sofort außer Betrieb zu setzen. Unter Zugrundelegung des - unbestrittenen - Vortrags des Klägers werden die Rotoren der genehmigten Anlagen bei Erkennung einer Vereisung oder bei Ausfall der Eiserkennungssensorik parallel zur Fahrbahn der Bundesautobahn B. und von dieser abgeneigt zum Stillstand gebracht. In diesem Fall befinden sich die Rotoren der Anlagen ausweislich der dem Gericht vorgelegten Lagepläne nicht im Bereich der Anbaubeschränkungszone. Ein Wiederanfahren der Windenergieanlagen darf gemäß III. Ziffer 2.16 des Bescheides erst nach optischer Kontrolle vor Ort, die das Abtauen des Eisansatzes bestätigt, erfolgen.
- ⁹² Ausweislich der Ergebnisse des Gutachtens des TÜV NORD vom 26. April 2016 zur Bewertung von "Maßnahmen bei Eisansatz" bei Senvion Windenergieanlagen, welches Bestandteil des streitgegenständlichen Bescheides ist, verfügen die genehmigten Anlagen über eine duale Eiserkennungssensorik, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechend Vereisungen mit hinreichender Zuverlässigkeit und Konservativität bereits im frühen Stadium erkennt und die Anlagen sodann zum Stillstand bzw. in den Trudelbetrieb bringt.
- ⁹³ Den gutachterlichen Ausführungen zufolge schalten sich die Anlagen hinreichend früh sowie zuverlässig vor Entstehung einer "kritischen Eisdicke", mithin vor Entstehung solcher Eisstücke, die aufgrund ihrer Aufprallenergie eine Gefahr für eine ungeschützte Person am Boden darstellen würden, ab. Kritisch sei eine Eisdicke ab etwa 14 Millimetern Dicke. Eis wachse im Durchschnitt etwa einen Millimeter pro Minute. Die Eiserkennungsautomatik benötige eine Detektionszeit von 20 Sekunden. Ein kurzfristiges unerkanntes Entstehen potentiell gefährlicher Vereisungen im Produktionsmodus sei somit mit hinreichender Sicherheit auszuschließen. Dies habe sich anhand umfangreicher Testreihen, die auch im Bundesgebiet durchgeführt worden seien, sowie anhand optischer Auswertung von etwa 60.000 Bilddateien bestätigt. Dies gelte auch für den weiteren denkbaren Fall des erneuten Anfahrens der Windenergieanlagen nach einem fehler- bzw. vereisungsbedingten Stillstand sowie nach Stillstand der Anlage aufgrund mangelnden Windes. Denn zum einen komme es in der Regel nicht innerhalb von kurzer Zeit zu Windgeschwindigkeitsänderungen von Schwachwind zu Starkwind. Darüber hinaus würden hohe Rotationsgeschwindigkeiten während des Anfahrvorgangs durch eine technische Drehzahlbegrenzung vermieden (vgl. hierzu die G. des U. O1. C. . 0 ff. C1. zu 0).
- ⁹⁴ Den vorstehend genannten, ausführlichen wie nachvollziehbaren gutachterlichen G. des U. O1. ist der Beigeladene zu 1. nicht substantiiert entgegen getreten. Rechtlich nicht verfängt zunächst sein allgemeiner wie pauschaler Vortrag, Sicherheitssysteme seien nicht technisch ausgereift, da in der Vergangenheit Schadensfälle im Zusammenhang mit Windenergieanlagen dokumentiert worden seien. Denn hiermit setzt sich der Beigeladene zu 1. nicht ansatzweise mit den dezidierten gutachterlichen G. zu den technischen Schutzvorrichtungen der streitgegenständlichen Anlage auseinander. Im Gegenteil werden zusammenhanglos einzelne Vorfälle im Zusammenhang mit Windenergieanlagen, die nicht dem hier relevanten Anlagentyp entsprechen und über deren Eiserkennungssystematik - soweit vorhanden - nichts bekannt ist, in den Raum gestellt. Für die Funktionssicherheit der hier relevanten Eiserkennungssystematik ist damit nichts gesagt. Weitere, besondere Umstände des Einzelfalls, aufgrund derer sich eine etwaige mangelnde technische Sicherung der Anlagen mit Blick auf das Eisabwurfrisiko ergeben könnte, werden nicht benannt und sind auch im Übrigen nicht erkennbar.
- ⁹⁵ Vor dem Hintergrund der gutachterlichen Stellungnahme des U. O1. vom 26. April 2016 kommt es entgegen der Auffassung des Beigeladenen zu 1. nicht auf die in Ziffer 5.2.3.5 des geltenden Gemeinsamen Runderlasses des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz, des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr und der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen für die Planung und Genehmigung von Windenergieanlagen und Hinweise für die Zielsetzung und Anwendung (Windenergie-Erlass) vom 8. Mai 2018 samt Anlage genannten - hier unstreitig nicht eingehaltenen - Mindestabstände des Anderthalbfachen der Summe von Rotordurchmesser und Nabenhöhe der jeweiligen Anlage zum Fahrbahnrand an. Denn nach der geltenden, die genannte Vorschrift konkretisierenden Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen für das Land Nordrhein-Westfalen (VV TB NRW Runderlass des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung - 614-408 -

vom 7. Dezember 2018, dieser ersetzt die im Windenergie-Erlass genannte Anlage 2.7/12 des Runderlasses "Änderung des Runderlasses Einführung Technischer Baubestimmungen nach § 3 Abs. 3 der Landesbauordnung" vom 8. November 2006, zuletzt geändert durch Runderlass vom 4. Februar 2015), Ausgabe Januar 2019, Anlage A 1.2.8/6, Ziffern 2. und 3.2, gelten die o.g. Mindestabstände zunächst im Allgemeinen als ausreichend. Soweit der Mindestabstand wegen der Gefahr des Eisabwurfs nicht eingehalten werden kann, ist ausnahmsweise eine gutachterliche Stellungnahme eines Sachverständigen zur Funktionssicherheit von Einrichtungen, durch die der Betrieb der Windenergieanlage bei Eisansatz sicher ausgeschlossen werden kann, vorzulegen. Der vorstehend skizzierte, zwischen Regel- und Ausnahmefall differenzierende Aufbau der konkretisierenden Vorschriften zum geltenden Windenergie-Erlass zeigt, dass die Einhaltung des Mindestabstandes nicht als zwingend erforderlich und damit nicht als Ausschlusskriterium verstanden wird. Die Voraussetzungen für die ausnahmsweise Abweichung von den vorgesehenen Mindestabständen sind vorliegend ebenfalls gegeben. Denn ein hiernach erforderliches Sachverständigengutachten zur Funktionssicherheit der Eiserkennungs- und Abschaltautomatik liegt nach den vorstehenden Ausführungen in Gestalt des Gutachtens des U. O1. vom 26. April 2016 vor.

⁹⁶ Das Risiko des Abfallens sonstiger Anlagenteile, namentlich im Brand- oder sonstigen Schadensfall, wird ebenfalls durch technische Einrichtungen der Anlagen hinreichend minimiert. Gemäß III. Ziffer 8.1 des Bescheides des Beklagten ist das Brandschutzkonzept des Herstellers vom 9. Oktober 2014 Bestandteil des Genehmigungsbescheides. Die darin enthaltenen baulichen und betrieblichen Maßnahmen, etwa die automatische Ausschaltung der Windenergieanlage im Falle der Überhitzung, sind auszuführen und einzuhalten. Zudem verfügen die streitgegenständlichen Anlagen zwingend über einen Erdungs-, Blitz- und Überspannungsschutz (vgl. Ziffer 4.3 der Auflistung der weiteren Bestandteile des Genehmigungsbescheides). Dass jene einzurichtenden Schutzkonzepte der streitgegenständlichen Windenergieanlagen technisch nicht hinreichend ausgereift wären und somit keinen ausreichenden Schutz vor Schadensfällen böten, ist nicht substantiiert vorgetragen und auch im Übrigen nicht erkennbar. Dies gilt insbesondere auch unter Beachtung des Vortrags des Beigeladenen zu 1. zu einzelnen Vorfällen im Zusammenhang mit brennenden Windenergieanlagen. Denn der diesbezügliche Vortrag sagt in seiner Allgemeinheit über die Sicherheit der Schutzkonzepte der streitgegenständlichen Anlagen nichts aus. Denn die diesbezüglichen Ausführungen des Beigeladenen zu 1. beschränken sich letztlich auf die Wiedergabe der Ergebnisse von Internetrecherchen unter zusammenhangloser Verallgemeinerung der dortigen vermeintlichen Aussagen Dritter bzw. tabellarischen Ergebnissen zu einer etwaigen potentiellen Gefährlichkeit von Windenergieanlagen. Ebenfalls unergiebig in diesem Zusammenhang ist der bloße Verweis des Beigeladenen zu 1. auf die Ausführungen bzw. Empfehlungen der Feuerwehr zum Ausmaß eines abzusperrenden Bereiches für den Fall des Eintritts eines Schadensfalles.

⁹⁷ Das Risiko des Abfallens sonstiger Anlagenteile aufgrund zu schnellen Betriebs der Anlagen bei hohen Windgeschwindigkeiten wird aufgrund einer integrierten technischen Rotationsbegrenzung minimiert.

⁹⁸ Die Möglichkeit eines Schadenseintritts aufgrund Eisabfalls oder sonstiger herabfallender Anlagenteile wird somit vor dem Hintergrund der vorstehenden, im Bescheid des Beklagten vom 00.00.0000 geregelten Sicherheits- und Instandhaltungsmaßnahmen in hinreichender Weise minimiert.

⁹⁹ Eine Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch Eisabwurf oder durch herabfallende Anlagenteile ist trotz aller technischen Vorkehrungen allerdings nicht vollständig auszuschließen.

¹⁰⁰ Nach der insofern durchzuführenden wertenden Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung aller vorhandenen Erkenntnisse unterschreitet die letztlich verbleibende - minimale - Wahrscheinlichkeit des Auftreffens entsprechender Teile auf die von den Anlagen betroffenen Abschnitte der Bundesautobahn B. sowie eine hieraus resultierende Möglichkeit der Gefährdung der sich dort aufhaltenden Verkehrsteilnehmer und der Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aber nach der Überzeugung der Kammer auch bei besonders strenger Betrachtung unter Beachtung des hohen Ranges der betroffenen Schutzgüter von Leib und Leben der betroffenen Verkehrsteilnehmer die notwendige Gefahrenschwelle.

¹⁰¹ Maßgeblich ist insoweit die wertende Betrachtung des verbleibenden Restrisikos während des Betriebes der Anlagen im Bereich der Anbaubeschränkungszone vor bzw. unmittelbar nach Eingreifen der Eiserkennungs- und Abschaltautomatik sowie während des (erneuten) Anfahrens der Anlage bei möglicher Drehung in den Bereich der Anbaubeschränkungszone. In den vorgenannten, hier relevanten, Fällen geht von den Anlagen nach der Überzeugung der Kammer kein rechtlich relevantes, nach dem Maßstab praktischer Vernunft weiter zu verringerndes Risiko herabfallenden Eises oder sonstiger Teile aus.

¹⁰² Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund dessen, dass die genehmigten Anlagen über Früherkennungssysteme verfügen, die hinreichend konservativ im Störfall - namentlich aufgrund Eisansatzes, Blitzeinschlages, Überhitzung, zu hoher Drehgeschwindigkeit oder auch im Falle des Ausfalls namentlich der Eiserkennungssystematik - die Anlagen außerhalb der Anbaubeschränkungszone zum Stillstand bringen.

¹⁰³ Gegen das Vorliegen einer rechtlich relevanten Gefährdung im laufenden Produktionsbetrieb sprechen ferner die Lage der Anlagen sowie die am Belegenheitsort typischen Wetter- und Windbedingungen. Die genehmigten Windenergieanlagen befinden sich östlich der Bundesautobahn B. bei südwestlicher Hauptwindrichtung, sodass es im Falle eines hypothetischen Störfalles typischerweise zu einem Herabfallen von Teilen in die von der Fahrbahn abgeneigte Richtung Nordosten kommen dürfte. Darüber hinaus wird angemerkt, dass zwischen dem Fahrbahnrand des betroffenen Abschnittes der Bundesautobahn B. und den jeweiligen Standorten der Windenergieanlagen Baumreihen belegen sind, welche grundsätzlich geeignet sein dürften, einen etwaigen Fall beweglicher Teile abzdämpfen bzw. die Fahrbahn von herabfallenden Teilen jedenfalls potentiell abzuschirmen.

¹⁰⁴ Eine hinreichende Sicherheit der genehmigten Windenergieanlagen ist ferner für den hier relevanten sowie vom Beigeladenen zu 1. besonders monierten Zustand des Überganges vom Produktions- in den Trudelbetrieb anzunehmen. Die genehmigten Anlagen drehen sich unmittelbar nach Erkennung einer Vereisung bzw. Überhitzung oder bei Systemausfall aus der Anbaubeschränkungszone heraus. Aber auch während dieser - kurzen - Zeitspanne wird die Schwelle eines hinnehmbaren Risikos nicht überschritten. Dies ergibt sich im Wesentlichen vor dem Hintergrund der gutachterlichen G. des U. O1. im Gutachten vom 26. April 2016. Diesen zufolge schaltet sich

die Anlage hinreichend früh sowie zuverlässig vor Entstehung einer "kritischen Eisdicke" ab. Ein hinreichender Schutz der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vor herabfallendem Eis auch in der Übergangsphase zur Abschaltung der Anlagen ergibt sich insbesondere auch vor dem Hintergrund der relativ kurzen Detektionszeit von 20 Sekunden bei einer Eiwachstumsrate von einem Millimeter pro Minute. Ein kurzfristiges unerkanntes Entstehen potentiell gefährlicher Vereisungen im Produktionsmodus wie auch nach Einleitung des Abschaltvorganges ist somit mit hinreichender Sicherheit auszuschließen (vgl. hierzu erneut die G. des U. O1. C. . 0 ff. C1. zu 0).

- ¹⁰⁵ Auch für den weiteren denkbaren Fall des erneuten Anfahrens der Windenergieanlagen nach fehler- bzw. vereisungsbedingtem Stillstand bzw. nach Stillstand der Anlage aufgrund mangelnden Windes liegt eine erkennbare Möglichkeit einer Gefährdung der Verkehrsteilnehmer bzw. der Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in dem betroffenen Autobahnabschnitt nicht vor. Denn ausweislich der G. des U. O1. im Gutachten vom 26. April 2016 kommt es in der Regel nicht innerhalb von kurzer Zeit zu Windgeschwindigkeitsänderungen von Schwachwind zu Starkwind. Die Detektionszeit bei der Eiserkennung durch Anemometervergleich beträgt lediglich 20 Sekunden. Während dieses Zeitraumes werden hohe Rotationsgeschwindigkeiten und damit etwaig drohender Eisabwurf durch eine Drehzahlbegrenzung der Anlage vermieden. Darüber hinaus dürfen die streitgegenständlichen Windenergieanlagen gemäß Ziffer 2.16 des Bescheids des Beklagten vom 00.00.0000 im Falle eisbedingten Stillstands erst nach optischer Kontrolle vor Ort, die das Abtauen des Eisansatzes bestätigt, erfolgen.
- ¹⁰⁶ Für eine hinreichende Sicherheit der streitgegenständlichen Anlagen sprechen ferner die ergänzend vorgelegten Eisfallgutachten der S1. D. GmbH vom 27. Februar 2019 und vom 22. Mai 2019, welche sich eingehend und nachvollziehbar zu einer Risikoabschätzung für den Bereich rechnerisch möglichen Eisfalls während des Stillstands und Trudelbetriebs verhalten (C. . 448 ff. H2.). Die in jeder Hinsicht konservativen gutachterlichen Berechnungen legen zur Überzeugung des Gerichts - zuletzt auch unter Einbeziehung der durchschnittlichen täglichen Anzahl der Verkehrsteilnehmer auf dem betroffenen Abschnitt der Bundesautobahn B. von 65.624 - dar, dass von den streitgegenständlichen Windenergieanlagen selbst bei ungünstigsten klimatischen Bedingungen für die Verkehrsteilnehmer der Bundesautobahn B. keine Risiken ausgehen, die das allgemeine und damit hinzunehmende Lebensrisiko übersteigen würden. Der Richtwert einer maximal zulässigen Risikoerhöhung von $1 \cdot 10^{-5}$ Schadensfällen pro Jahr, der durch das Prinzip der minimalen endogenen Sterblichkeit definiert wird, wird für die Bundesautobahn B. bei Errichtung und Inbetriebnahme der streitgegenständlichen Windenergieanlagen unterschritten. Denn die rechnerische Risikoanalyse hat ergeben, dass sich aufgrund der Anlagen eine Risikoerhöhung um maximal $7,3 \cdot 10^{-6}$ ergibt. Jenen Berechnungen hat namentlich der Beigeladene zu 1. nichts entgegen gesetzt.
- ¹⁰⁷ Zwar liegen - soweit ersichtlich - allgemein anerkannte fachwissenschaftliche Maßstäbe zur Festlegung eines zumutbaren Risikos im Falle der Errichtung von Windenergieanlagen in der Nähe von Verkehrswegen nicht vor, sodass die verwaltungsgerichtliche Kontrolle mangels weitergehender Aufklärungsmöglichkeiten insofern an ihre Grenzen stößt. In diesem Fall zwingt Art. 19 Abs. 4 Satz 1 des Grundgesetzes (GG) das Gericht aber nicht zu weiteren Ermittlungen, sondern erlaubt es dem Gericht, die - wie vorliegend - plausible Einschätzung des Sachverständigen zu der fachlichen Frage zugrunde zu legen,
- ¹⁰⁸ vgl. BVerfG, Beschluss vom 23. Oktober 2018 - [1 BvR 2523/13](#) und [1 BvR 595/14](#) -, juris, Rn. 18 ff. mit ausführlicher Begründung.
- ¹⁰⁹ Bei dem seitens des Gutachters benannten Prinzip der minimalen endogenen Mortalität wie auch dem hieraus abgeleiteten Richtwert von $1 \cdot 10^{-5}$ handelt es sich um im Rahmen der Risikobewertung gängige Maßstäbe. Diese Maßstäbe erscheinen dem Gericht nicht zuletzt mangels anderweitiger Erkenntnisse plausibel,
- ¹¹⁰ vgl. mit dem Richtwert von $3 \cdot 10^{-5}$ als höchstem hinnehmbaren Einzelrisiko eines Anliegers im Hinblick darauf, infolge eines (auf ihn) abstürzenden Flugzeuges ums Leben zu kommen Hess VGH, Beschluss vom 15. Januar 2009 - [11 B 254/08.T](#) -, juris, Rn. 344-346. Nach den dort ebenfalls gutachterlich benannten Erkenntnissen belaufe sich vergleichsweise das Risiko, als Fußgänger im Straßenverkehr einen tödlichen Unfall zu erleiden, auf einen Erwartungswert von 34.483 Jahren ($2,9 \cdot 10^{-5}$), für die Büroarbeit sogar von 20.000 Jahren ($5 \cdot 10^{-5}$) sowie für einen Wohnungs- oder Gebäudebrand auf einen Erwartungswert von etwa 370.000 Jahren ($2,7 \cdot 10^{-6}$).
- ¹¹¹ Ohne dass es hierauf entscheidungstragend ankäme, wird ergänzend darauf aufmerksam gemacht, dass sich Abweichendes auch nicht in Ansehung des Gutachtens der C4. W. . F2. F. GmbH vom 26. Juli 2016 ergibt, welches sich zu einem möglichen Eisfall bei Stillstand der Anlagen verhält (währenddessen sich diese außerhalb der Anbaubeschränkungszone befinden). Nach den wesentlichen Ergebnissen der gutachterlichen Berechnungen befindet sich im Falle des Anlagenstillstandes die größte Auftretshäufigkeit von Eisstücken im Bereich innerhalb der Radien der jeweiligen Windenergieanlagen um den Anlagenmittelpunkt,
- ¹¹² vgl. die gleichlautenden G. des OVG NRW, Urteil vom 28. August 2008 - [8 A 2138/06](#) -, juris, Rn. 195.
- ¹¹³ Hinzu kommt, dass nach den weiteren gutachterlichen Erwägungen herabfallende Eisstücke im Falle der genehmigten Windenergieanlagen mit größerer Wahrscheinlichkeit in Richtung Nordosten getragen würden.
- ¹¹⁴ Auch diesen Ergebnissen hat der Beigeladene zu 1. keine rechtlich relevanten Ausführungen entgegen gebracht. Der bloße Verweis auf das Vorhandensein eines - aus seiner Sicht nicht hinnehmbaren Restrisikos - reicht hierzu nicht ansatzweise aus.
- ¹¹⁵ Darüber hinaus ist auch mit Blick auf die optische Wirkung der streitgegenständlichen Windenergieanlagen eine rechtlich relevante Möglichkeit der Beeinträchtigung der Rechtsgüter der Verkehrsteilnehmer oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht anzunehmen.
- ¹¹⁶ Dies gilt zunächst mit Blick auf ein vorgetragenes Risiko aufgrund von Lichtreflexen (sog. Disco-Effekt). Denn die genehmigten Windenergieanlagen sind laut den im streitgegenständlichen Bescheid aufgegriffenen Herstellerangaben an Turm, Gondel und Rotorblättern mit nicht reflektierenden Farben bestrichen und vermögen Sonnenlicht daher nicht hinreichend zu reflektieren (vgl. C. . 3, Ziffer 6.5 des Bescheides; C. . 0 C1. zu 0).

Ferner geht von den Anlagen zur Überzeugung der Kammer keine potentiell gefahr begründende Ablenkungswirkung für durchschnittliche Kraftfahrzeugführer des betroffenen Autobahnabschnitts aus.

- ¹¹⁸ Die im hier relevanten Bereich der Bundesautobahn B. im Wesentlichen gerade Streckenführung ohne erhebliche Steigungen führt dazu, dass Kraftfahrzeugführer die streitgegenständlichen Windenergieanlagen und sowie die Bewegung ihrer Rotorblätter bereits aus großer Entfernung erstmalig wahrnehmen und sich diesen sodann während der Fahrt sukzessive nähern. Vor diesem Hintergrund ist zur Überzeugung der Kammer mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen, dass die Windenergieanlagen für Kraftfahrzeugführer unvorhergesehen bzw. unvermittelt in der Landschaft erscheinen werden. Dementsprechend ist auch nicht anzunehmen, dass die Anlagen aufgrund ihrer Höhe auf Kraftfahrzeugführer eine bedrohliche Wirkung entfalten würden.
- ¹¹⁹ Darüber hinaus sind Kraftfahrzeugführer aufgrund der bereits bestehenden Vielzahl in Sichtweite von Verkehrswegen gelegener - auch den Maßen der streitgegenständlichen Anlagen entsprechenden - Windenergieanlagen an deren Erscheinung und Bewegung gewöhnt, sodass ein Passieren einer auch in relativ geringer Nähe zur Fahrbahn gelegenen Anlage keine Auswirkungen auf das Fahrverhalten und damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hat,
- ¹²⁰ vgl. hierzu beispielsweise das Projekt "Energieallee A7", bei dem zahlreiche Windenergieanlagen entlang der Autobahn A7 platziert wurden und werden, beispielsweise unter https://de.wikipedia.org/wiki/Energieallee_A7 sowie die Auflistung von in Nordrhein-Westfalen errichteter Windenergieanlagen samt Hinweisen zu ihren Standorten namentlich in räumlicher Nähe zu Autobahnen https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Windkraftanlagen_in_Nordrhein-Westfalen; vgl. ferner Fechler/Operhalsky, BauR 2018, 758, (764).
- ¹²¹ Für eine nachhaltige Gewöhnung durchschnittlicher Verkehrsteilnehmer generell an verkehrsfremde Ereignisse spricht im Übrigen das Vorhandensein zahlreicher Großbaustellen insbesondere an Autobahnen, bei denen sich namentlich große Baumaschinen - etwa Bagger oder Kräne - im unmittelbaren Nähebereich zur Fahrbahn im Einsatz befinden. Dass das Vorbeifahren derartiger Stellen von durchschnittlichen Kraftfahrzeugführern zu beachtlichen Gefährdungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs führt, ist nicht erkennbar.
- ¹²² Gleiches folgt in Ansehung parallel zur Fahrbahn verlaufenden oder diese kreuzenden Bahnverkehrs oder aber auch sich im Landeanflug befindlicher Flugzeuge. So führt beispielsweise eine Einflugschneise des Flughafens Düsseldorf längs der bzw. über die Bundesautobahn A44,
- ¹²³ vgl. <https://www.dus.com/dede/konzern/nachbarn/flugbetrieb/flugrouten>; unter <http://dustravis.dus.com/> lassen sich Start- und Landeanflüge über einer Lagekarte in Echtzeit verfolgen.
- ¹²⁴ Ebenfalls befindet sich die Bundesautobahn B. nur wenige Kilometer westlich der in Ost-West-Richtung angelegten Start- und Landebahn des Flughafens Dortmund
- ¹²⁵ vgl. <https://www.dortmundairport.de/nachbarn/betriebsrichtung>.
- ¹²⁶ Wenn aber ebenjene typischerweise nicht statischen, sondern für Verkehrsteilnehmer regelmäßig unvermittelt erscheinende Ereignisse für durchschnittliche Verkehrsteilnehmer zumutbar und damit mit Blick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unschädlich sind, so gilt letzteres erst Recht für die streitgegenständlichen, in ihrer Belegenheit statischen sowie für Verkehrsteilnehmer bereits aus der Ferne gut als solche erkennbaren Windenergieanlagen.
- ¹²⁷ Dieses Ergebnis bekräftigen die G. des ergänzend vorgelegten Gutachtens der S1. C4. GmbH vom 19. Februar 2019 (C. . 0 H2.). Diesen zufolge ist aktuellen Studien zur Verkehrssicherheit nicht zu entnehmen, dass Windenergieanlagen zu visuellen Irritationen von Verkehrsteilnehmern führen könnten. Vielmehr seien diese hinlänglich an neben Verkehrswegen stehende Windenergieanlagen gewöhnt. Darüber hinaus würden Kraftfahrzeugführer neben der Fahrbahn gelegene Windenergieanlagen bei unmittelbarem Vorbeifahren aufgrund ihrer Lage zur Straße regelmäßig nicht fokussiert wahrnehmen. Bei einer anzunehmenden Geschwindigkeit von mindestens 60 km/h seien negative Einflüsse der Anlagen aufgrund steigender Fixation (d.h. Konzentration des Bereichs scharfen bzw. gezielten Sehens, hier gemeint: punktuelle Verengung des Sichtfeldes) nicht zu erwarten. Windenergieanlagen in Entfernung von mindestens 125 Metern zur Straße hätten aufgrund des beim Fahren entstehenden engen Straßenfokus keine Bedeutung. Gleiches gelte auch für ein etwaiges Gefährdungspotential bei Nachtbetrieb aufgrund eingeschalteter Befeuerungsleuchten, da sich diese auf ca. 120 Metern Höhe und in einem Horizontalabstand von mindestens 125 Metern zur Straße befänden.
- ¹²⁸ Nichts Abweichendes ergibt sich vor dem Hintergrund des Vortrages des Beigeladenen zu 1., dem zufolge Verkehrsteilnehmer auch im peripheren Sichtbereich Objekte wahrnehmen und hierauf reagieren könnten. Denn entsprechend den obigen G. ist im Falle der Wahrnehmung einer Windenergieanlage im peripheren Sichtbereich aufgrund des vorstehend angenommenen Gewöhnungseffekts keinerlei verkehrsungünstige Reaktion eines durchschnittlichen Kraftfahrzeugführers zu erwarten. Darüber hinaus greift der Einwand des Beigeladenen zu 1. nicht, dem zufolge Windenergieanlagen ähnlich wehender Fahnen ablenkend auf Verkehrsteilnehmer wirken würden. Windenergieanlagen sind im Gegensatz zu Fahnen bzw. Flaggen bereits nicht dazu bestimmt, die Aufmerksamkeit eines Betrachters auf sich zu ziehen.
- ¹²⁹ Vor dem Hintergrund der vorgenannten G. des Gutachtens der S1. C4. GmbH vom 19. Februar 2019 bestehen ferner keine rechtlichen Bedenken hinsichtlich einer etwaigen Ablenkungswirkung während der Nachtzeit durch die an den Windenergieanlagen angebrachte Hindernisbefeuerung. Ferner spricht gegen die Annahme einer für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nachteiligen Wirkung der Hindernisbefeuerung auf Kraftfahrzeugführer, dass die Leuchten zum Schutz des Flugverkehrs in den Himmel und nicht in Richtung des sich unterhalb der Anlage befindlichen Verkehrs gerichtet sind. Weitere, für eine erkennbare Ablenkungswirkung der nächtlichen Beleuchtung der Windenergieanlagen auf Verkehrsteilnehmer sprechende Aspekte sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

Auch bei Beachtung etwaiger von den Windenergieanlagen ausgehender Schattenwurfereignisse ist keine hierauf beruhende, erkennbare Möglichkeit der Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs anzunehmen. Denn ausweislich der Feststellungen des Gutachtens der S1. C4. GmbH vom 19. Februar 2019 erfolgt eine Beschattung der Autobahn lediglich äußerst temporär und kurzfristig. Hinzu kommt, dass durchschnittliche Kraftfahrzeugführer an das Auftreten von Schattenwurfereignissen gewöhnt sind und problemlos hiermit umgehen können. Denn Schattenwurfereignisse stellen ein in der Umwelt stetig und vielfältig auftretendes Phänomen dar. Insbesondere bei tief stehender Sonne besteht für Kraftfahrzeugführer eine Dauerbeschattung durch Schattenwurf von am Straßenrand befindlicher Vegetation. Abhängig von der Bebauung oder Randvegetation einer Straße treten auch deutlich flackernde Beschattungsereignisse während der Fahrt - etwa beim Befahren einer Allee oder einer lückenhaft bebauten Straße - auf. Ferner ist es entsprechend den obigen Ausführungen heutzutage auch nicht (mehr) untypisch oder ungewöhnlich, dass Beschattungsereignisse von sich bewegenden Objekten, wie etwa Windenergieanlagen, ausgehen.

¹³¹ In Abwägung des in jeglicher Hinsicht unter der Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos liegenden Risikos der Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs überwiegt das private Interesse des Klägers, die Windenergieanlagen wie beantragt auch im Bereich der Anbaubeschränkungszone zu betreiben.

¹³² Letztlich stehen die seitens des Beigeladenen zu 1. benannten Planungsabsichten zum sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn B. zwischen dem Autobahnkreuz Kamen bis zur Anschlussstelle I. -C9. /X. der Erteilung der straßenrechtlichen Zustimmung gemäß § 9 Abs. 3 FStrG nicht entgegen. Denn der Abschnitt befindet sich nach den weiteren Ausführungen des Beigeladenen zu 1. noch nicht im Planfeststellungsverfahren und ist damit noch nicht hinreichend konkretisiert worden. Ein konkreter Termin für die Beantragung desselben steht nach Auskunft des Beigeladenen zu 1. im entscheidungserheblichen Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung noch nicht fest. Die rechtlich unverbindliche Mitteilung des Beigeladenen zu 1., die Beantragung des Planfeststellungsverfahrens sei für Juni 2019 angedacht, reicht hierzu jedenfalls noch nicht aus. Darüber hinaus ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass die Nutzung der streitgegenständlichen Windenergieanlagen ohne die Regelung zum Sektorenmanagement aus III. Ziffer 9.1 des streitgegenständlichen Bescheides der Umsetzung der vorgetragenen Planungsabsichten entgegenstehen bzw. diese erschweren würden.

¹³³ Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO. Da die Beigeladenen zu 1. bis 3. vorliegend keine Anträge gestellt haben und damit kein Kostenrisiko eingegangen sind (vgl. § 154 Abs. 3 VwGO), entspricht es der Billigkeit, den Beigeladenen zu 1. bis 3. ihre außergerichtlichen Kosten selbst aufzuerlegen, § 162 Abs. 3 VwGO.

¹³⁴ Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO in Verbindung mit § 709 der Zivilprozessordnung.

Permalink: <https://openjur.de/u/2176844.html> (<https://oj.is/2176844>)