



# Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen

Az.: 5 V 366/16

## Beschluss

### In der Verwaltungsrechtssache

des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Bremen e. V. (Bund Bremen), Am Dobben 44, 28203 Bremen,

Antragstellers,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Dr. Mohr u. a., Max-Brauer-Allee 81, 22765 Hamburg,  
Gz.: - 00564/15 6/X/RN -

### g e g e n

die Freie Hansestadt Bremen, vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Contrescarpe 72, 28195 Bremen,

Antragsgegnerin,

Prozessbevollmächtigter:

Rechtsanwälte Dr. Weißleder u. a., Walkerdamm 4 - 6, 24103 Kiel,  
Gz.: - 782/15 -

### beigeladen:

1. Freie Hansestadt Bremen, vertreten d. d. Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, dieser vertreten durch bremenports GmbH & Co. KG, Am Strom 2, 27568 Bremerhaven,
2. BLG Logistics Group AG & Co. KG vertreten durch den Vorstand und dieser vertreten durch d. Vorsitzenden Frank Dreeke, Präsident-Kennedy-Platz 1 A, 28203 Bremen,

Prozessbevollmächtigte:

zu 1: Rechtsanwälte BBG und Partner, Contrescarpe 75 a, 28195 Bremen,  
Gz.: - 290/15/20 -

zu 2: Rechtsanwälte Büsing u. a., Marktstraße 3, 28195 Bremen,  
Gz.: - A I 14786 JS/Le -

hat das Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen - 5. Kammer - durch Richter Prof. Sperlich, Richter Stahnke und Richterin Dr. Weidemann am 18. Mai 2016 beschlossen:

**Die aufschiebende Wirkung der Klage des Antragstellers vom 30.12.2015 gegen den Planfeststellungsbeschluss der Antragsgegnerin vom 30.11.2015 wird wiederhergestellt.**

**Mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die diese jeweils selbst tragen, trägt die Antragsgegnerin die Kosten des Verfahrens.**

**Der Streitwert wird zum Zwecke der Kostenberechnung auf 7.500,- Euro festgesetzt.**

### Gründe

I. Der Antragsteller, ein von der Antragsgegnerin anerkannter Naturschutzverband, wendet sich gegen die Planfeststellung des Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB).

Am 20.12.2012 beantragte die Beigeladene zu 1. bei der Antragsgegnerin die Feststellung des OTB. Es ist vorgesehen, in Bremerhaven im südlichen Stadtbereich, westlich des Fischereihafens im Außendeichsbereich an der Weser (ca. zwischen Weser-Kilometer 64 und 65) vor dem Weserdeich einen Offshore-Terminal mit einer Schwerlastmontage- und Umschlagsanlage mit einer Nutzfläche von ca. 25 ha zu errichten. Das Vorhaben umfasst im Einzelnen für die Herstellung des Terminalbauwerks die Errichtung einer Kaje mit einer Schwerlastplatte sowie zwei Schiffsliegeplätzen und einer etwa 25 ha großen Umschlag- und Montagefläche, den Bau von zwei Randdämmen, die Herstellung eines Zusatzliegeplatzes, die Errichtung von Ersatzreedeliegeplätzen in Form einer Dalbenreihe mit Festmachereinrichtungen und Verbindungssteg für den mit dem Vorhaben verbundenen Entfall eines Teils der Blexen-Reede sowie für die wasserseitige Verkehrsanbindung die Herstellung eines wasserseitigen Zufahrtbereichs und die Errichtung und partielle Ertüchtigung einer Liegewanne. Gegenstand des Vorhabens sind auch die jeweils zugeordneten Vermeidungs-, Verminderungs-, Schutz und Kompensationsmaßnahmen.

Der Antrag lag mit den Planunterlagen in der Zeit vom 26.02.2013 bis 25.03.2013 einschließlich u. a. beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Antragsgegnerin und beim Stadtplanungsamt Bremerhaven zur Einsichtnahme aus. Die Auslegung wurde

u. a. in den Bremer Tageszeitungen (Weser Kurier/Bremer Nachrichten) und in der Nordseezeitung in den jeweiligen Ausgaben am 16.02.2013 öffentlich bekannt gemacht. Auf die Möglichkeit, Einwendungen zu erheben, wurde in den Bekanntmachungen hingewiesen.

Der Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V. gab mit Schreiben vom 08.04.2013 eine Stellungnahme ab. Der Antragsteller selbst gab keine Stellungnahme ab.

Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden in einem mehrtägigen Erörterungstermin vom 22.09.2014 bis 24.09.2014 mit den Behörden, Verbänden, Vereinen, privaten Einwendern sowie der Beigeladenen zu 1. verhandelt. Sowohl der Geschäftsführer als auch einer der Vorsitzenden des Antragstellers nahmen an dem Erörterungstermin teil und trugen zu verschiedenen Punkten Einwendungen vor. Am 16.09.2015 gab der Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V. auch im Namen des Antragstellers schriftlich gegenüber der Antragsgegnerin eine Stellungnahme zu den vorgesehenen Änderungen hinsichtlich der Kompensationsmaßnahme Tegeler Plate ab.

Mit für sofort vollziehbar erklärtem Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2015 wurde das Vorhaben durch die Antragsgegnerin planfestgestellt. Der Beschluss wurde dem Antragsteller am 02.12.2015 zugestellt.

Der Antragsteller hat am 30.12.2015 Klage erhoben und am 15.02.2016 den vorliegenden Eilantrag gestellt. Zur Begründung führt er im Wesentlichen aus: Er sei antragsbefugt. Insbesondere erfülle er die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG, da er sich im Planfeststellungsverfahren gemäß den geltenden Rechtsvorschriften geäußert habe. Er habe innerhalb der zweiwöchigen Stellungnahmefrist des § 73 Abs. 4 Satz 1 BremVwVfG - vertreten durch den Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V. - eine Stellungnahme abgegeben. Sollte man dies anders beurteilen, ergebe sich jedenfalls aus der jüngeren Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes, dass das von § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG normierte Beteiligungsgebot unionsrechtswidrig sei. Weiterhin sei die Antragsgegnerin für die Planfeststellung des OTB nicht zuständig gewesen. Zuständig sei vielmehr nach §§ 14, 45 WaStrG die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes gewesen, da es sich um einen Ausbau der Bundeswasserstraße Weser handele. Die Abgrenzung zwischen Wasserstraßen- und Wasserwirtschaftsrecht sei nach dem Schwerpunkt der Maßnahme vorzunehmen. Dieser liege beim OTB eindeutig auf dem Wasserstraßenrecht, da ein sogenannter schifffahrts-

funktionaler Zusammenhang im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestehe. Ausreichend sei insoweit, dass der OTB der Ermöglichung und Förderung der Schifffahrt diene. Ferner sei die Umweltverträglichkeitsprüfung formell und materiell fehlerhaft durchgeführt worden. Dem Vorhaben fehle die gebotene Planrechtfertigung. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung sei fehlerbehaftet. Neben Verstößen gegen das besondere Artenschutzrecht verstoße der Planfeststellungsbeschluss auch gegen die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie und des Wasserhaushaltsgesetzes. Schließlich sei auch das Abwägungsgebot verletzt. Da es für den OTB keinen Bedarf (mehr) gebe, hätte eine ordnungsgemäße Abwägung unter Berücksichtigung der mit dem OTB verbundenen erheblichen Eingriffe in Natur und Umwelt zu einer Ablehnung des Planfeststellungsantrages gelangen müssen.

Die Antragsgegnerin ist dem Eilantrag entgegengetreten. Sie verteidigt den Planfeststellungsbeschluss. Insbesondere ist sie der Auffassung, dass der Antragsteller schon nicht antragsbefugt sei, weil er im Beteiligungsverfahren keine (fristgerechte) Stellungnahme abgegeben habe. Insbesondere sei er wegen eines Verstoßes gegen das Offenkundigkeitsprinzip nicht wirksam durch den Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V. vertreten worden. § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG sei nicht unionsrechtswidrig, sondern geltendes Bundesrecht. Der EuGH habe die Unionsrechtswidrigkeit der Vorschrift gerade nicht festgestellt. Sie sei auch für die Planfeststellung des OTB nach §§ 68, 70 WHG zuständig gewesen, da es sich nicht um den wasserstraßenrechtlichen Ausbau der Weser handele, sondern um den wasserwirtschaftlichen Ausbau eines Gewässers. Der Bund sei nicht zuständig. Nach dem Grundgesetz habe der Bund gerade keine Zuständigkeit für die Planfeststellung von Häfen. Ein schifffahrtsfunktionaler Zusammenhang im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes liege nicht vor. Der OTB führe zu keiner Beeinflussung des durchgehenden Schiffsverkehrs auf der Weser. Schwerpunkt des planfestgestellten Vorhabens sei die Schaffung einer Umschlags- und Warenausgangszone. Ferner griffen auch die weiteren Argumente des Antragstellers nicht durch. Insbesondere lägen weder Verstöße gegen das FFH-Recht noch gegen die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie vor. Es gebe einen Bedarf für den OTB. Schließlich sei auch das Abwägungsgebot nicht verletzt.

Die Beigeladenen haben keine Anträge gestellt. Die Beigeladene zu 1. ist vor allem der Ansicht, dass § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG als bloße prozessuale Vorschrift des nationalen Rechts lediglich am Äquivalenz- und Effektivitätsgrundsatz zu messen sei. Insbesondere gegen letzteren verstoße die Vorschrift nicht, weil sie die Einlegung eines Rechtsbehelfs weder praktisch unmöglich mache noch übermäßig erschwere. Darüber hinaus sei die Antragsgegnerin für die Planfeststellung des OTB zuständig gewesen, weil der OTB die

Weser nicht als Verkehrsweg betreffe und daher die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nicht zuständig sei. Umfangreiche Untersuchungen hätten ergeben, dass von dem Betrieb des OTB keine negativen Auswirkungen auf den durchgehenden Schiffsverkehr ausgingen. Schließlich sei die Planfeststellung des OTB auch nicht mit derjenigen der Erweiterungen des Container-Terminals Bremerhaven (CT) vergleichbar. Letztere hätten vor allem wegen der Lage, des Ausmaßes und des durch den CT generierten Schiffsverkehrs viel größere Auswirkungen auf den durchgehenden Schiffsverkehr gehabt.

II. Der nach § 80a Abs. 3 i. V. m. § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 2 VwGO statthafte Antrag hat Erfolg.

1. Der Antrag ist zulässig. Der Antragsteller ist nach § 2 Abs. 1 UmwRG als anerkannte Naturschutzvereinigung antragsbefugt, ohne analog § 42 Abs. 2 VwGO eine Verletzung in eigenen Rechten geltend machen zu müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Januar 2016 – 4 A 5/14 –, Rn. 18, juris).

Insbesondere steht § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG einer Antragsbefugnis nicht entgegen. Hiernach kann eine nach § 3 UmwRG anerkannte inländische Vereinigung wie der Antragsteller, ohne eine Verletzung in eigenen Rechten geltend machen zu müssen, Rechtsbehelfe nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung gegen eine Entscheidung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 UmwRG - eine solche liegt hier unstreitig vor - einlegen, wenn u. a. die Vereinigung zur Beteiligung in einem Verfahren nach § 1 Abs. 1 Satz 1 UmwRG berechtigt war - auch die Voraussetzung erfüllt der Antragsteller - und sie sich hierbei in der Sache gemäß den geltenden Rechtsvorschriften geäußert hat.

In unionsrechtskonformer Auslegung des § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG gelangt die Kammer zu dem Ergebnis, dass sich der Antragsteller im Planfeststellungsverfahren in der Sache gemäß den geltenden Rechtsvorschriften geäußert hat.

Der Antragsteller hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine Stellungnahme innerhalb der zweiwöchigen Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 BremVwVfG abgegeben (a). Die bislang vorherrschende Ansicht, wonach § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG die Abgabe einer Stellungnahme innerhalb dieser Frist erfordert, erweist sich jedoch als unionsrechtswidrig (b). § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG lässt sich allerdings unionsrechtskonform auslegen (c). Eine solche Auslegung führt vorliegend dazu, dass das von § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG aufgestellte Beteiligungserfordernis am Planfeststellungsverfahren von dem Antragsteller erfüllt wird (d).

a) Der Antragsteller hat innerhalb der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 BremVwVfG eine Stellungnahme nicht abgegeben. Entgegen seiner Auffassung ist ihm die mit Schreiben vom 08.04.2013 fristgerecht abgegebene Stellungnahme des Gesamtverbandes Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V. nicht zuzurechnen. Der Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V. hat den Antragsteller nicht wirksam vertreten. Im Verwaltungsrecht werden die Regelungen über die Stellvertretung aus dem BGB analog angewendet (st. Rspr., vgl. BVerwG, Urteil vom 24. Juli 2014 – 3 C 23/13 –, Rn. 22, juris). Im Zivilrecht liegt dann eine wirksame Stellvertretung vor, wenn der Vertreter eine eigene Willenserklärung im fremden Namen mit Vertretungsmacht abgegeben hat (vgl. bloß Gehrlein/Weinland in: Herberger/Martinek/Rüßmann u. a., jurisPK-BGB, 7. Aufl. 2014, § 164 BGB, Rn. 1 ff., m. w. N.). Die Erklärung des Gesamtverbandes Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V. ist nicht im Namen des Antragstellers erfolgt. Sie wahrt nicht das Offenkundigkeitsprinzip, weil ihr sich auch durch Auslegung nicht entnehmen lässt, dass sie auch im Namen des Antragstellers abgegeben werden sollte. Ausnahmen vom Offenkundigkeitsprinzip liegen nicht vor. Insbesondere vermag auch der Umstand, dass der Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V. in der Vergangenheit Erklärungen auch im Namen des Antragstellers abgegeben hat, eine Ausnahme von dem Offenkundigkeitsprinzip nicht zu begründen. Da neben dem Antragsteller noch weitere Verbände Mitglied des Gesamtverbandes Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V. sind, muss dieser stets deutlich machen, ob er eine Erklärung nur für sich oder aber auch als Vertreter (eines) seiner Mitglieder abgeben will.

b) Das bislang vorherrschende Verständnis des § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG, wonach eine Äußerung in der Sache gemäß den geltenden Rechtsvorschriften insbesondere auch die Einhaltung der Stellungnahmefrist des § 73 Abs. 4 Satz 1 BremVwVfG erfordere (vgl. BT-Drs. 16/2495 S. 12; BVerwG, Beschluss vom 17. Juni 2011 – 7 B 79/10 –, Rn. 14 ff., juris m. w. N.; Fellenberg/Schiller in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 65. Egl. 2012, § 2 UmwRG Rn. 37 u. 42), ist mit dem Unionsrecht nicht zu vereinbaren.

Artikel 11 der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.12.2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (nachfolgend UVP-RL) verbietet es, § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG dergestalt auszulegen, dass eine Verfahrensbeteiligung des Naturschutzverbandes innerhalb der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 BremVwVfG erforderlich ist.

Ziel der UVP-RL ist u. a., der betroffenen Öffentlichkeit einen weiten Zugang zu den Gerichten zu gewähren (vgl. Art. 11 Abs. 3 Satz 1 UVP-RL). Art. 11 UVP-RL dient der Um-

setzung des Übereinkommens über den Zugang zu Informationen, der Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Aarhus-Konvention, nachfolgend AK). Nach Art. 9 Abs. 3 AK stellt jede Vertragspartei sicher, dass Mitglieder der Öffentlichkeit, sofern sie etwaige in ihrem innerstaatlichen Recht festgelegte Kriterien erfüllen, Zugang zu verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahren haben, um die von Privatpersonen und Behörden vorgenommenen Handlungen und begangenen Unterlassungen anzufechten, die gegen umweltbezogene Bestimmungen ihres innerstaatlichen Rechts verstoßen.

§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG in seiner bisherigen Auslegung ist unionsrechtswidrig, weil er eine von der UVP-RL nicht vorgesehene Pflicht zur Beteiligung am Planfeststellungsverfahren vorsieht und damit den von Art. 11 Abs. 3 UVP-RL vorgesehenen weiten Zugang zu den Gerichten erschwert. Das bisherige Verständnis des § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG verkennt mit der dort (vermeintlich) statuierten Beteiligungspflicht innerhalb der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 BremVwVfG das Verhältnis zwischen dem in Art. 11 UVP-RL geregelten Zugang zu den Gerichten in Angelegenheiten des Unionsumweltrechtes und dem in Art. 6 Abs. 4 UVP-RL geregelten Recht der betroffenen Öffentlichkeit, sich frühzeitig und in effektiver Weise an umweltbezogenen Entscheidungsverfahren zu beteiligen. Beide Rechte sind unabhängig voneinander und dürfen insbesondere nicht dergestalt miteinander verknüpft werden, dass die vorherige Beteiligung am Planfeststellungsverfahren innerhalb der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 BremVwVfG zur Zulässigkeitsvoraussetzung des sich gegen den Planfeststellungsbeschluss richtenden Rechtsbehelfs gemacht wird. Die Beteiligung am Planfeststellungsverfahren hat keine Auswirkungen auf die Voraussetzungen für die Ausübung des gerichtlichen Anfechtungsrechts. Die Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit können die von einer Verwaltungsbehörde eines Mitgliedstaats erlassene Entscheidung über den Antrag auf Genehmigung eines Projekts anfechten, gleichviel, welche Rolle sie in dem Verfahren über den Genehmigungsantrag vor der Behörde durch ihre Beteiligung an und ihre Äußerung in diesem Verfahren haben spielen können (vgl. EuGH, Urteil vom 15. Oktober 2009 – C-263/08 –, juris Rn. 38 f.). Eine nichtstaatliche Umweltschutzorganisation wie der Antragsteller hat gemäß Art. 11 UVP-RL automatisch das Recht auf Zugang zu den Gerichten (vgl. die Schlussanträge der Generalanwältin vom 02.07.2009, C-263/08, Celex-Nr. 62008CC0263; Ziekow, NVwZ 2010, 793 (794 f.)). Bei der Regelung des § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG handelt es sich um eine weitere Vorgabe für die Zulässigkeit eines Verbandsrechtsbehelfs, die keine Stütze in den zugrundeliegenden völker- und unionsrechtlichen Regelungen findet (Bunge, ZUR 2015, 531 (535)).

Dem lässt sich nicht entgegenhalten, dass § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG als bloße prozessuale Vorschrift des nationalen Rechts lediglich am Äquivalenz- und am Effektivitätsgrundsatz zu messen sei und gegen diese nicht verstoße. Selbst wenn dies zutreffend sein sollte, verstieße § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG gegen den unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatz, weil er den von der UVP-RL geforderten weiten Zugang zu den Gerichten übermäßig erschwert (s. o.). § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG ist vielmehr unmittelbar anhand von Art. 11 UVP-RL auf seine Unionsrechtskonformität hin zu überprüfen. Nach Art. 11 UVP-RL ist der Zugang zu den Gerichten nicht die Folge einer vorhergehenden Beteiligung am Verwaltungsverfahren (s. o.). Gegen diesen der UVP-RL nach der Rechtsprechung des EuGH niedergelegten Grundsatz verstößt die Vorschrift in ihrer bisherigen Auslegung aber. Dass es in Art. 11 Abs. 1 UVP-RL heißt, ein Recht auf Zugang zu den Gerichten werde im Rahmen der innerstaatlichen Rechtsvorschriften sichergestellt, verleiht den Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Bestimmung keine zusätzlichen Befugnisse. Diese Wendung meint lediglich, dass die Bestimmungen über den Zugang zu den Gerichten im prozessualen Rahmen eines jeden Mitgliedstaats anzuwenden sind. Dies bedeutet, dass natürliche oder juristische Personen und Umweltorganisationen neben den Rechten, die ihnen Art. 11 UVP-RL zuweist, den Vorschriften über die nationale gerichtliche Zuständigkeit, Fristen, Prozessfähigkeit usw. unterliegen, die das nationale Prozessrecht vorsieht (vgl. die Schlussanträge der Generalanwältin vom 02.07.2009, a. a. O., Rn. 45). Die Bezugnahme auf den Rahmen der innerstaatlichen Rechtsvorschriften in Art. 11 Abs. 1 UVP-RL verleiht den Mitgliedsstaaten nicht die Befugnis, durch nationale Vorschriften des Prozessrechts wie § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG den von Art. 11 UVP-RL und Art. 9 Abs. 2 AK geforderten weiten Zugang zu den Gerichten zu konterkarieren.

Die Kammer folgt nicht der nach dem oben zitierten Urteil des EuGH vom 02.07.2009 ergangenen Rechtsprechung, die § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG als unionsrechtskonform angesehen hat (vgl. etwa BVerwG, Beschluss vom 17. Juni 2011 – 7 B 79/10 –, Rn. 14 ff., juris m. w. N.). Diese Rechtsprechung ist jedenfalls aufgrund des jüngsten Urteils des EuGH in dem von der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland angestrebten Vertragsverletzungsverfahren (vgl. EuGH, Urteil vom 15. Oktober 2015 – C-137/14 –, juris) als überholt anzusehen. In seiner Entscheidung vom 15.10.2015 hat der EuGH u. a. die Präklusionsvorschriften des § 2 Abs. 3 UmwRG und des § 73 Abs. 4 VwVfG als unionsrechtswidrig eingestuft, weil diese die Gründe beschränkten, die mit einem Rechtsbehelf nach Art. 11 UVP-RL geltend gemacht werden könnten. Dies widerspreche dem mit der Vorschrift angestrebten Ziel, im Rahmen des Umweltschutzes einen weitreichenden Zugang zu den Gerichten zu gewähren. § 2 Abs. 3 UmwRG und § 73 Abs. 4 VwVfG stellten besondere Bedingungen auf, die die gerichtliche Kontrolle einschränkten und die in der UVP-RL nicht vorgesehen seien. Das nationale Recht könne



für den Rechtsbehelfsführer allerdings die Verpflichtung vorsehen, sämtliche verwaltungsbehördlichen Rechtsbehelfe auszuschöpfen, bevor er einen gerichtlichen Rechtsbehelf einlegen könne (vgl. EuGH, Urteil vom 15. Oktober 2015, a. a. O., Rn. 75 ff., juris).

Dieser Entscheidung entnimmt die Kammer den Rechtssatz, dass nach der maßgeblichen Auslegung der UVP-RL durch den EuGH die Richtlinie eine Beschränkung der Gründe, auf die der Rechtsbehelfsführer seine Klage stützen kann, nicht vorsieht. Eine solche Beschränkung nimmt aber § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG in seiner bislang vorherrschenden Auslegung gerade vor.

Die von der Kammer vorgenommene Interpretation der zitierten Entscheidung des EuGH vom 15.10.2015 wird auch von dem ihr vorliegenden Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit eines Gesetzes zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes und anderer Vorschriften an Europa- und völkerrechtliche Vorgaben (Stand 19.04.2016) geteilt. In diesem Entwurf ist § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG nur noch insoweit vorgesehen, als dass dort das Erfordernis aufgestellt wird, dass die Vereinigung zur Beteiligung im Planfeststellungsverfahren berechtigt war. Der Zusatz „und sich hierbei in der Sache gemäß den geltenden Rechtsvorschriften geäußert hat“ ist dort entfallen. In der vorgesehenen Gesetzesbegründung heißt es dazu, dass die Vorschrift aufgrund der EuGH-Entscheidung vom 15.10.2015 anzupassen sei. Nach dieser Entscheidung könne die Zulässigkeit eines Rechtsbehelfs einer anerkannten Umweltvereinigung nicht davon abhängig gemacht werden, ob sich diese im Ausgangsverfahren beteiligt habe. Zulässigkeitsvoraussetzung für einen Rechtsbehelf könne dagegen weiterhin sein, dass die Vereinigung zur Beteiligung am Ausgangsverfahren berechtigt gewesen sei. Diese Interpretation des Urteils wird auch von Teilen der Literatur geteilt (vgl. Bunge, ZUR 2015, 531 (535); Fellenberg, NVwZ 2015, 1721 (1724); a. A. Stürer/Buchsteiner, DVBl. 2015, 1518 (1521)).

Dem steht nicht entgegen, dass die Kommission die Vorschrift des § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG nicht zum Gegenstand des Vertragsverletzungsverfahrens gemacht hat. Zwar hat der EuGH sich deshalb formal betrachtet nicht ausdrücklich mit der Unionsrechtswidrigkeit auseinandergesetzt, gleichwohl lässt sich dem Urteil der Rechtssatz entnehmen, dass § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG als Beschränkung des weiten Zugangs zu den nationalen Gerichten in Angelegenheiten des Unionsumweltrechts nicht den Anforderungen des Art. 11 UVP-RL entspricht. Dies folgt jedenfalls aus einer Zusammenschau der Entscheidungen des EuGH zum Unionsumweltrecht aus den letzten Jahren, denen sich insgesamt entnehmen lässt, dass die UVP-RL aufgrund der vorstehend genannten Gründe Regelungen entgegensteht, die den weiten Zugang zu den Gerichten übermäßig er-

schweren. Das gilt auch für das Beteiligungsgebot des § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG (vgl. EuGH, Urteil vom 15. Oktober 2009 – C-263/08 –; EuGH, Urteil vom 08. März 2011 – C-240/09 –; EuGH, Urteil vom 12. Mai 2011 – C-115/09 –; EuGH, Urteil vom 15. Oktober 2015 – C-137/14 –; jeweils juris).

Schließlich handelt es sich bei der von § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG vorgesehenen Verpflichtung, sich am Verwaltungsverfahren zu beteiligen und innerhalb der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 BremVwVfG eine Stellungnahme abzugeben, nicht um einen verwaltungsbehördlichen Rechtsbehelf im Sinne der Entscheidung des EuGH vom 15.10.2015 (a. a. O.). Auch diese Einschränkung entstammt letztlich der Aarhus-Konvention. Dort heißt es in Art. 9 Abs. 2 a. E., dass die Möglichkeit eines vorangehenden Überprüfungsverfahrens vor einer Verwaltungsbehörde nicht ausgeschlossen sei und dass das Erfordernis der Ausschöpfung verwaltungsbehördlicher Überprüfungsverfahren vor der Einleitung gerichtlicher Überprüfungsverfahren unberührt bleibe, sofern ein derartiges Erfordernis nach innerstaatlichem Recht besteht. Art. 11 Abs. 4 UVP-RL wiederholt diese Regelung. Sowohl Art. 9 Abs. 2 a. E. AK als auch Art. 11 Abs. 4 UVP-RL sind lediglich dahingehend zu verstehen, dass sie Verfahren wie etwa das Vorverfahren nach §§ 68 ff. BremVwVfG meinen. Die von der Antragsgegnerin hierzu vertretene Auffassung, wonach das Planfeststellungsverfahren Zulassungs- und verwaltungsbehördliches Überprüfungsverfahren im unionsrechtlichen Sinne zugleich sei, überzeugt nicht. Ein Verfahren ist entweder ein Zulassungs- oder ein Überprüfungsverfahren. Zwar wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Antrag des Vorhabenträgers von der Planfeststellungsbehörde etwa auf seine Vollständigkeit hin „überprüft“, gleichwohl handelt es sich hierbei nicht um das Überprüfungsverfahren einer verwaltungsbehördlichen (End-) Entscheidung durch eine (andere) Verwaltungsbehörde. Nur solche Überprüfungsverfahren werden aber von Art. 11 Abs. 4 UVP-RL erfasst.

c) Art. 11 UVP-RL bzw. Art. 9 AK gebieten es, § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG jedenfalls dergestalt unionsrechtskonform auszulegen, dass eine Verfahrensbeteiligung des Naturschutzverbandes innerhalb der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 BremVwVfG nicht erforderlich ist.

Nach gefestigter Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs folgt das Gebot der unionsrechtskonformen Auslegung in den Fällen der versäumten oder unzureichenden Umsetzung einer Richtlinie in innerstaatliches Recht aus der Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die in einer Richtlinie vorgesehenen Ziele zu erreichen, und der Obliegenheit, alle zur Erfüllung dieser Verpflichtung geeigneten Maßnahmen zu ergreifen. Das Gebot der Europarechtskonformen Auslegung trifft alle Träger öffentlicher Gewalt in den Mitgliedstaaten und damit im Rahmen ihrer Zuständigkeit auch die Gerichte. Das nationale

Gericht muss das innerstaatliche Recht soweit wie möglich anhand des Wortlauts und des Zweckes der Richtlinie auslegen, um das in ihr festgelegte Ergebnis zu erreichen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 13. Dezember 2006 – 6 C 23/05 –, Rn. 47, juris m. w. N. aus der Rspr. des EuGH). Nach der Rechtsprechung des EuGH ist das nationale Recht im Hinblick auf die Gewährung eines effektiven gerichtlichen Rechtsschutzes in den vom Umweltrecht der Union erfassten Bereichen so auszulegen, dass es so weit wie möglich im Einklang mit den in Art. 9 Abs. 3 AK festgelegten Zielen steht (vgl. EuGH, Urteil vom 08. März 2011 – C-240/09 –, Rn. 52 juris).

In Anwendung dieser Grundsätze ist § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG unionsrechtskonform dahingehend auszulegen, dass die Abgabe einer Stellungnahme innerhalb der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 BremVwVfG nicht erforderlich ist. Eine Verpflichtung zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb der zweiwöchigen Frist würde den von der UVP-RL beabsichtigten weiten Zugang zu den Gerichten in nicht hinnehmbarer Weise erschweren.

Zwar legen sowohl der Wortlaut des § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG als auch der Wille des Gesetzgebers es nahe, dass eine Äußerung eines anerkannten Naturschutzverbandes in der Sache gemäß den geltenden Rechtsvorschriften innerhalb der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 BremVwVfG zu erfolgen hat. Ein solches Verständnis erweist sich jedoch wie oben dargelegt als unionsrechtswidrig.

Zur Überzeugung der Kammer bewegt sich die vorgenommene unionsrechtskonforme Auslegung innerhalb der Grenzen des rechtlich Zulässigen. Der Grundsatz der unionsrechtskonformen Auslegung des nationalen Rechts unterliegt bestimmten Schranken. So findet die Verpflichtung des nationalen Richters, bei der Auslegung und Anwendung der einschlägigen Vorschriften des innerstaatlichen Rechts den Inhalt einer Richtlinie heranzuziehen, in den allgemeinen Rechtsgrundsätzen ihre Schranken und darf nicht als Grundlage für eine Auslegung contra legem des nationalen Rechts dienen (vgl. EuGH, Urteil vom 24. Januar 2012 – C-282/10 –, Rn. 25 juris). Dies wäre insbesondere der Fall, wenn der Wortlaut die vorgenommene Auslegung nicht mehr trüge. Der Wortlaut des § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG lässt aber die von der Kammer vorgenommene unionsrechtskonforme Auslegung zu. Das Tatbestandsmerkmal „Äußerung in der Sache gemäß den geltenden Rechtsvorschriften“ lässt sich ohne eine Überschreitung der Wortlautgrenze so auslegen, dass während des Planfeststellungsverfahrens lediglich eine Äußerung in der Sache getätigt werden muss und eine Vorschrift der Vereinigung das Recht verleiht, eine solche Äußerung zu tätigen.

d) Legt man § 2 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG wie oben dargelegt aus, hat sich der Antragsteller während des Planfeststellungsverfahrens in der Sache gemäß den geltenden Rechtsvorschriften geäußert. Da es auf die Einhaltung der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 BremVwVfG nicht ankam, war es ausreichend, dass sowohl der Geschäftsführer als auch einer der Vorsitzenden des Antragstellers am von der Antragsgegnerin durchgeführten Erörterungstermin vom 22.09.2014 bis 24.09.2014 teilgenommen und ausweislich des Protokolls zu verschiedenen Punkten Stellungnahmen abgegeben haben. Hinzu kommt, dass am 16.09.2015 der Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V. auch im Namen des Antragstellers schriftlich gegenüber der Antragsgegnerin eine Stellungnahme zu den vorgesehenen Änderungen hinsichtlich der Kompensationsmaßnahme Tegeler Plate abgegeben hat. Diese Beteiligung findet ihre Rechtsgrundlage in § 63 BNatSchG.

2. Der Antrag ist begründet. Gemäß § 80a Abs. 3 Satz 2 i. V. m. § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 2 VwGO ist die aufschiebende Wirkung der Klage des Antragstellers gegen den Planfeststellungsbeschluss der Antragsgegnerin vom 30.11.2015 wiederherzustellen.

Das Interesse des Antragstellers an einer Aussetzung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses überwiegt das Interesse der Beigeladenen an der Aufrechterhaltung der Anordnung der sofortigen Vollziehung.

Nach dem hier einschlägigen § 4a Abs. 3 UmwRG ist § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO mit der Maßnahme anzuwenden, dass das Gericht der Hauptsache die aufschiebende Wirkung ganz oder teilweise anordnen oder wiederherstellen kann, wenn im Rahmen einer Gesamtabwägung ernstliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Verwaltungsakts bestehen. Mit dieser Regelung knüpft § 4a Abs. 3 UmwRG an die allgemeinen für Anträge auf gerichtliche Anordnung der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsbehelfs geltenden Maßstäbe an. In Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO bzw. § 80a Abs. 3 Satz 2 i. V. m. § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO entscheidet das Gericht auf der Grundlage einer eigenen Abwägung der widerstreitenden Vollzugs- und Suspensivinteressen. Wesentliches Element dieser Interessenabwägung ist die Beurteilung der Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs in der Hauptsache, die dem Charakter des Eilverfahrens entsprechend nur aufgrund einer summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage erfolgen kann. § 4a Abs. 3 UmwRG modifiziert diesen Prüfungsmaßstab nur bezogen auf die gebotene Berücksichtigung der Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs, an dem Erfordernis einer umfassenden Interessenabwägung ändert sich hingegen nichts (st. Rspr., vgl. BVerwG, Beschluss vom 23. Januar 2015 – 7 VR 6/14 –, Rn. 8, juris m. w. N.).

Sowohl eine sich an den Erfolgsaussichten in der Hauptsache orientierende Abwägung der widerstreitenden Interessen (a.) als auch eine hiervon losgelöste Interessenabwägung (b.) führen zu einer Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage.

a) Nach summarischer Prüfung sind hier ernstliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 30.11.2015 gegeben. Im Hauptsacheverfahren wird der Planfeststellungsbeschluss wegen der fehlenden Zuständigkeit der Antragsgegnerin voraussichtlich aufzuheben sein.

aa) Der Antragsteller kann eine fehlende Zuständigkeit der Antragsgegnerin für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses geltend machen.

Nach § 2 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 UmwRG ist ein Rechtsbehelf nach Absatz 1 begründet, soweit die Entscheidung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 gegen Rechtsvorschriften verstößt, die dem Umweltschutz dienen und für die Entscheidung von Bedeutung sind.

Verfahrensvorschriften, die eine fehlerfreie Ermittlung und vor allem Abwägung der relevanten materiellen Belange gewährleisten sollen, fallen in den Anwendungsbereich des § 2 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 UmwRG. Normen, welche die sachliche und örtliche Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde bestimmen, dienen dem Umweltschutz, weil diese Behörde regelmäßig und auch hier einen gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbaren planerischen Entscheidungsspielraum hat und die Zuständigkeit deshalb untrennbar mit dem angewendeten materiellen Recht bzw. dem daraus gewonnenen Ergebnis verbunden ist (vgl. OVG Lüneburg, Beschluss vom 05. März 2008 – 7 MS 114/07 –, Rn. 37, juris m. w. N.; Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Urteil vom 07. April 2011 – 1 A 11088/10 –, Rn. 50 ff., juris).

Daher kommt es vorliegend nicht entscheidungserheblich darauf an, ob § 2 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 UmwRG in seiner derzeit geltenden Fassung unionsrechtswidrig ist, weil er den gerichtlichen Überprüfungsmaßstab von Klagen nach dem UmwRG auf Rechtsvorschriften beschränkt, die dem Umweltschutz dienen. In dem bereits zitierten Referentenentwurf des BMUB ist diese Beschränkung nicht mehr vorgesehen.

bb) Die Antragsgegnerin war für die Planfeststellung des OTB nicht zuständig.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wäre nach § 45 Abs. 1 WaStrG zuständig gewesen, weil es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um den nach § 14 WaStrG planfeststellungsbedürftigen Ausbau einer Bundeswasserstraße i. S. v. § 12

WaStrG handelt. Nach § 12 Abs. 2 Satz 1 WaStrG sind Ausbau die Maßnahmen zur wesentlichen Umgestaltung einer Bundeswasserstraße, eines oder beider Ufer, die über die Unterhaltung hinausgehen und die Bundeswasserstraße als Verkehrsweg betreffen. Die §§ 12 ff. WaStrG sind im Verhältnis zu den wasserrechtlichen Vorschriften über den Ausbau und Neubau von Gewässern in §§ 67 f. WHG die wasserwegrechtliche Spezialregelung für den Ausbau und Neubau von Bundeswasserstraßen. Denn das Wasserrecht gilt nicht für Bundeswasserstraßen, soweit es auf die Funktion von Gewässern als Verkehrsweg bezogene Regelungen enthält. Die §§ 67 f. WHG sind dann unanwendbar (vgl. Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 5. Aufl., § 12 Rn. 2 m. w. N.).

(1) Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine Maßnahme zur wesentlichen Umgestaltung der Bundeswasserstraße Weser bzw. eines ihrer Ufer, die über die Unterhaltung hinausgeht.

Die planfestgestellte Maßnahme hat die wesentliche Umgestaltung der Weser bzw. eines ihrer Ufer zum Gegenstand, weil sie den Zustand der Weser in einer für die Verkehrswasserwirtschaft und die Schifffahrt unmittelbar bedeutsamen Weise ändert. Ob die Umgestaltung wesentlich ist, wird durch einen Vergleich des vorhandenen Zustandes mit dem zu erreichenden Zustand bestimmt. Die Umgestaltung braucht nicht die gesamte Bundeswasserstraße zu umfassen; auch Teilstrecken können wesentlich umgestaltet werden (vgl. Friesecke, a. a. O., § 12 Rn. 9 m. w. N.).

Der Zustand der Weser wird in einer für die Verkehrswasserwirtschaft und die Schifffahrt unmittelbar bedeutsamen Weise verändert werden, da durch die Errichtung des OTB ermöglicht wird, zwei der Errichtung von Offshore-Windkraftanlagen dienende Schwerlastschiffe an der Kaje des Terminals gleichzeitig abzufertigen. Dies ist bislang nicht möglich. Der zu erreichende Zustand weicht wesentlich von dem derzeitigen Zustand ab. Insgesamt würde die Terminalfläche des OTB, die vollständig durch Sandaufschüttungen der Weser bzw. des Weserwatts gewonnen würde, 25 ha umfassen. Darüber hinaus würde der OTB 29 ha Wasserfläche der Weser bei einer Weservertiefung und 36 ha Wasserfläche ohne Vertiefung der Weser in Anspruch nehmen. Die Liegewanne hätte eine Größe von 5 ha und der Zufahrtsbereich zwischen Liegewanne und Fahrrinne betrage 24 ha. In diesen Bereichen wird die Gewässersohle nachhaltig umgestaltet. Des Weiteren wird am OTB ein Ersatzliegeplatz geschaffen und etwas stromaufwärts eine Ersatzreede mit zwei Liegeplätzen, um den Wegfall von zwei Liegeplätzen der Blexen-Reede zu kompensieren.

Die planfestgestellte Maßnahme geht auch erheblich über die Unterhaltung der Weser hinaus, da nach § 8 Abs. 1 Satz 1 WaStrG die Unterhaltung einer Bundeswasserstraße lediglich die Erhaltung eines ordnungsgemäßen Zustandes für den Wasserabfluss und die Erhaltung der Schiffbarkeit umfasst.

(2) Schließlich wird die Weser durch den OTB auch als Verkehrsweg betroffen.

Die Abgrenzung zwischen dem bundesgesetzlich geregelten verkehrsbezogenen Ausbau von Bundeswasserstraßen und den allgemeinen wasserrechtlichen Vorschriften über den Ausbau und Neubau von Gewässern ist nach der Zweckrichtung der Maßnahme vorzunehmen. Nur soweit die Vorhaben bezwecken, die Verkehrsfunktion einer Bundeswasserstraße durch wasserbauliche Maßnahmen zur Beeinflussung der Schiffbarkeit zu ändern, werden die allgemeinen wasserrechtlichen Vorschriften durch die wasserwegrechtlichen Spezialregelungen einschließlich der Bestimmungen über die Zuständigkeiten der Bundesbehörden verdrängt (st. Rspr., vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Februar 2013 – 7 C 9/12 –, Rn. 28 m. w. N., juris). Die dem Bund in Art. 74 Nr. 21 GG zugewiesene Gesetzgebungskompetenz für die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen und die dieser folgende Verwaltungskompetenz nach Art. 89 Abs. 2 Satz 1 GG für die Bundeswasserstraßen rechtfertigen keine wasserrechtlichen, also die Angelegenheiten der allgemeinen Wasserwirtschaft ordnenden Vorschriften, sondern nur Regelungen, die sich auf die Wasserstraßen als Verkehrswege beziehen (vgl. BVerfG, Entscheidung vom 30. Oktober 1962 – 2 BvF 2/60, 2 BvF 1/61, 2 BvF 2/61, 2 BvF 3/61 –, Rn. 37 ff. und Beschluss vom 11. April 1967 – 2 BvG 1/62 –, Rn. 25 ff.; jeweils juris). Bauarbeiten an einer Bundeswasserstraße müssen deshalb stets einen schiffahrtsfunktionalen Zusammenhang aufweisen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09. März 2010 – 7 B 3/10 –, Rn. 10 m. w. N., juris; Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Urteil vom 04. Juni 2009 – 1 A 9/09 –, Rn. 74, juris). Ein solcher liegt vor, wenn die Maßnahme der Ermöglichung, Aufrechterhaltung oder Förderung der Schifffahrt dient (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 07. Januar 1999 – 3 K 4464/94 –, Rn. 10, juris; VG Düsseldorf, Urteil vom 18. März 2014 – 17 K 4661/13 –, Rn. 50, juris; Kreuter, Die Befugnisse des Bundes zur Verwaltung der Wasserstraßen in Deutschland, Berlin 2014, S. 216 m. w. N.). Im Zweifel ist maßgebend, ob der konkrete Ausbau überwiegend im Wasserwirtschafts- oder im Verkehrsinteresse erfolgt (vgl. Breuer, Öffentliches und privates Wasserrecht, 3. Aufl. 2004, Rn. 953 f.). Es ist dann auf den Schwerpunkt des Vorhabens abzustellen (vgl. OVG Lüneburg, Beschluss vom 05. März 2008 – 7 MS 114/07 –, Rn. 38, juris). Bei Hafenausbauvorhaben ist zudem zu berücksichtigen, dass sich die Gesetzgebungs- und Verwaltungskompetenz der Länder im Bereich der Häfen auf alle Anlagen und Gewässerbereiche, die Schiffen eine Anlauf-, Be- und Entlademöglichkeit mittels entsprechender Einrichtungen bieten,

erstreckt. Zuständig für die Zulassung von Hafenbauvorhaben sind danach grundsätzlich die Länder. Dies gilt auch für solche Häfen, die an eine Bundeswasserstraße gegebenenfalls über Stichkanäle angeschlossen werden oder von der bestehenden Bundeswasserstraße seitlich abgegrenzt sind, ohne dass dabei die vorhandene Wasserstraße verändert wird. Anderes gilt aber, wenn ein Hafenbauvorhaben unmittelbar in einer vorhandenen Bundeswasserstraße verwirklicht werden soll. Dann ist grundsätzlich die Bundeswasserstraße als Verkehrsweg betroffen, weil weiterhin ein gefahrloser Durchgangsverkehr auf der Wasserstraße, aber auch das Ein- und Auslaufen aus dem Hafen gewährleistet sein muss (vgl. Kreuter, a. a. O., S. 218 f., m. w. N.). Schließlich ist nicht ausreichend für die Annahme eines Ausbaus im Sinne des § 12 Abs. 2 WaStrG das bloße Betroffensein von baulichen Maßnahmen, die nicht darauf abzielen, die Verkehrsfunktion einer Bundeswasserstraße zu ändern (vgl. Hamburgisches Obergericht, Beschluss vom 21. September 2000 – 5 E 24/00.P –, Rn. 20, juris).

Die Errichtung des OTB erfolgt überwiegend im Verkehrsinteresse. Der OTB weist einen schiffahrtsweg funktionalen Zusammenhang auf. Er dient der Ermöglichung und Förderung der Schifffahrt, namentlich dem Schiffsverkehr von sog. Errichterschiffen von der Kaje des OTB zu den in der Nordsee liegenden Offshore-Windparks. Für ein „Betreffen der Wasserstraße als Verkehrsweg“ reicht es aus, dass der Zweck verfolgt wird, für einen ufernahen Teil der Bundeswasserstraße die Möglichkeit des Verkehrs für Schiffe zu eröffnen und die Schifffahrt durch den Terminalneubau zu fördern (vgl. OVG Lüneburg Urteil vom 20. März 2003 – 7 KS 2667/01 –, Rn. 25, juris zum CT IIIa). Durch den Bau des OTB wird eine bisher der Schifffahrt nicht dienende Uferstelle der Weser erstmals für die Schifffahrt erschlossen und durch zwei Zufahrten mit der Weserfahrrinne verbunden. Der OTB dient gerade dem verlässlichen Transport von an Land vormontierten Komponenten von Windenergieanlagen und auch komplett vormontierten Windenergieanlagen durch das Revier von Unter- und Außenweser zur offenen See. Derartige Transporte gelten aufgrund ihrer Abmessungen (z. B. über 46 m Gesamtbreite) regelmäßig als Sondertransporte, die im Revier sperrend wirken. Darüber hinaus sind, um die Erreichbarkeit des OTB wasserseitig sicherzustellen, im Zufahrtsbereich zwischen der Fahrrinne und der Kaje partiell Baggerungen erforderlich. Der Zufahrtsbereich hat bei einer Realisierung der Weseranpassung eine Größe von insgesamt rd. 29 ha, sofern die Weseranpassung nicht umgesetzt wird, umfasst der Zufahrtsbereich 36 ha, davon umfasst die Liegewanne, die sich mit einer Breite von 100 m und einer Länge von 500 m über die gesamte Kaje erstreckt, rd. 5 ha. Für die Spezialschiffe, mit denen der Transport von Windkraftanlagen oder deren Komponenten durchgeführt wird, ist der Zufahrtsbereich auf eine Solltiefe von NN -13,0 m und für die Liegewanne auf eine Solltiefe von NN -14,10 m auszubaggern. Zwar wird der Hafen in einem Bereich hoher natürlicher Tiefen errichtet, gleichwohl ist die



Vertiefung auf rd. 6,5 ha (mit Weseranpassung) bzw. 9,15 ha (ohne Weseranpassung) erforderlich. Durch den geplanten Bau wird ein direkter, restriktionsfreier und schleusenfreier Zugang zum seeschifftiefen Wasser mit nur geringen nautischen Einschränkungen geschaffen. Schließlich wird die Anzahl der Schiffsbewegungen auf der Weser durch den OTB zunehmen. So geht die Beigeladene zu 1. in ihrer Stellungnahme vom 03.05.2016 von maximal etwas über 100 Transporten pro Jahr aus. Hierauf sollen 53 auf mit je drei Anlagen beladene Errichterschiffe und gegebenenfalls eine vergleichbare Anzahl für Transporte für Gründungsstrukturen entfallen. Ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses ist zudem vorgesehen, Auslastungslücken für andere Schwergütertransporte zu nutzen. Auch soll die Binnenschifffahrt den OTB für den Transport von Onshore-Anlagen nutzen. Schließlich soll eine Nutzung der Liegeplätze für Errichter- und Ausrüstungsschiffe bei schlechtem Wetter erfolgen.

Das vorstehende Ergebnis wird auch von der bisherigen obergerichtlichen Rechtsprechung zu Hafenerweiterungen und -neubauten an Bundeswasserstraßen in Norddeutschland gestützt. Sowohl das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen als auch das Oberverwaltungsgericht Lüneburg haben in der Vergangenheit den Neubau bzw. die Erweiterung eines unmittelbar an einer Bundeswasserstraße belegenen Hafens als Ausbau einer Bundeswasserstraße nach § 12 Abs. 2 WaStrG angesehen (vgl. Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Beschluss vom 05. März 2008 – 7 MS 114/07 –, Rn. 37 (Jade-Weser-Port) und Urteil vom 20. März 2003, a. a. O.; Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen; Urteil vom 13. Januar 2005 – 1 D 224/04 –, Rn. 1 (CT IVa); Urteil vom 11. Juni 1996 – 1 G 3/94 – (CT III) und Urteil vom 13. Dezember 2001 – 1 D 299/01 – (CT IIIa); jeweils juris).

Sowohl der Neubau des Jade-Weser-Port als auch die Erweiterungen des CT in Bremerhaven sind grundsätzlich mit der Errichtung des OTB vergleichbar.

In seiner Entscheidung zum Jade-Weser-Port hat das Oberverwaltungsgericht Lüneburg ausgeführt, dass eine verkehrsbezogene wesentliche Umgestaltung der Jade erfolge, die am Westufer von km 8 bis km 13 aufgespült und deren Fahrrinne im Bereich von km 7 bis km 15 verlegt bzw. verschwenkt werde. Es würden ca. 356 ha Wasserfläche mit der Errichtung der Hafenfläche erstmalig überbaut, das Westufer im Bereich der Hafenaufspülfläche neu gestaltet und die Gewässersohle in diesem Bereich nachhaltig umgestaltet. Die Maßnahmen seien verkehrsbezogen; sie ermöglichten es, eine deutsche Wasserstraße insgesamt erstmals tideunabhängig mit Containerschiffen zu befahren, die einen Tiefgang von bis zu 16 m hätten (vgl. Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Beschluss vom 05. März 2008, a. a. O.) Zwar weist die Errichtung des Jade-Weser-Ports in zwei

Punkten Abweichungen von der des OTB auf. Zum einen ermöglicht der Jade-Weser-Port, eine deutsche Wasserstraße erstmals tideunabhängig mit Containerschiffen zu befahren, die einen Tiefgang bis zu 16 m haben, und zum anderen wurde die Fahrrinne der Jade auf einer Strecke von acht Kilometern verlegt bzw. verschwenkt. Nichtsdestotrotz besteht eine Vergleichbarkeit der beiden Vorhaben, weil auch zur Errichtung des OTB die Weser, wenn auch flächenmäßig in einem geringeren Umfang, aufgespült wird und eine 25 ha große Wasser- und Wattfläche erstmalig überbaut wird. Auch wird das Ufer der Weser im Bereich des OTB neu gestaltet und die Gewässersohle, insbesondere durch die Schaffung des Zufahrtsbereichs zur Fahrrinne und der Schaffung der Liegewannen, erheblich umgestaltet. Schließlich wird durch den geplanten Bau ein direkter, restriktionsfreier und schleusenfreier Zugang zum seeschifftiefen Wasser mit nur geringen nautischen Einschränkungen geschaffen.

Dass nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg ein Vorhaben nicht stets die Dimension des Jade-Weser-Port aufweisen muss, um als Ausbau einer Bundeswasserstraße qualifiziert zu werden, zeigt sich auch in seiner Entscheidung zum Bau des CT IIIa in Bremerhaven (vgl. Urteil vom 20. März 2003, a. a. O.). In dieser Entscheidung hat es die Verkehrsbezogenheit des Ausbaus mit der Begründung bejaht, dass eine 340 m lange Kaje errichtet und ein Liegeplatz geschaffen werde. Beide Maßnahmen hätten den Zweck, für einen ufernahen Teil der Bundeswasserstraße die Möglichkeit des Verkehrs für große Schiffe zu eröffnen und die Schifffahrt durch Kapazitätserweiterung des Terminals zu fördern. Diese Erweiterung ist ohne weiteres mit dem Bau des OTB vergleichbar, da auch dieser die Möglichkeit des Verkehrs für Schiffe eröffnet und die Schifffahrt fördert. Die Kaje des OTB ist sogar 500 m lang und verfügt über zwei Schiffs Liegeplätze (s. o.). Auch die zuletzt erfolgte Ausbaustufe des CT in Bremerhaven (CT IVa) ist mit dem Bau des OTB vergleichbar. Im Zuge dieser Erweiterungen wurden vier weitere Großschiffs Liegeplätze geschaffen. Zu diesem Zweck wurde ein neuer Kajeabschnitt mit einer Länge von ca. 1.680 m errichtet und östlich des neuen Kajeabschnitts in einer Tiefe von ca. 570 m Containerumschlags- und Lagerflächen sowie Verkehrsflächen mit den nötigen Gleis- und Krananlagen hergestellt (vgl. Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Urteil vom 13. Januar 2005, a. a. O.). Im Rahmen der Erweiterung CT IVa erfolgte ausweislich des zitierten Urteils des Oberverwaltungsgerichts der Freien Hansestadt Bremen auch keine Vertiefung oder Verbreiterung der Fahrrinne. Hieraus folgt, dass entgegen der Auffassung der Antragsgegnerin für einen Ausbau einer Bundeswasserstraße im Sinne von § 12 Abs. 2 WaStrG auch nicht stets die Fahrrinne bzw. das Fahrwasser vertieft oder etwa verbreitert werden muss. Auch in seinen weiteren Entscheidungen zu den Erweiterungen des CT, die im Wesentlichen die Verlängerung der Kaje zum Gegenstand hatten und ihre Rechtsgrundlage in §§ 14, 45

WaStrG fanden, ist das Oberverwaltungsgericht Bremen von dem Ausbau einer Bundeswasserstraße im Sinne von § 12 Abs. 2 WaStrG - wenn auch ohne dies näher zu begründen - ausgegangen, da es ansonsten den jeweiligen Planfeststellungsbeschluss wegen der aus der Verwendung einer falschen Rechtsgrundlage resultierenden Unzuständigkeit der Planfeststellungsbehörde aufgehoben hätte (vgl. Urteil vom 11. Juni 1996, a. a. O. und Urteil vom 13. Dezember 2001, a. a. O.).

Entgegen der Auffassung der Beigeladenen zu 1. führen auch weder die größere Entfernung des OTB zur Fahrrinne der Weser im Vergleich zum CT noch der Umstand, dass am CT eine erheblich größere Anzahl an Schiffsbewegungen stattfindet, zu einem Entfallen des schiffahrtstunktionalen Zusammenhangs. Insbesondere die Anzahl der Schiffsbewegungen kann ebenso wenig wie die Größe des Terminals oder aber der Abstand desselben zur Fahrrinne ein entscheidendes Kriterium bei der Frage sein, ob ein schiffahrtstunktionaler Zusammenhang vorliegt, solange jedenfalls ein neuer Schiffs- liegeplatz geschaffen wird. Dabei handelt es sich um rein quantitative Kriterien, die eine klare Zuständigkeitsabgrenzung nicht erlauben. Es entstünden erhebliche Abgrenzungsprobleme, wenn etwa die Anzahl von Schiffsbewegungen oder aber ein Mindestabstand zur Fahr- rinne darüber entscheiden sollten, ob eine Zuständigkeit des Bundes oder des Landes gegeben ist. Ferner vermag die Kammer auch nicht der Auffassung der Beigeladenen zu 1. beizutreten, entscheidender Unterschied zwischen dem OTB und den Erweiterungen des CT sei, dass im Rahmen der Erweiterung des CT erst durch umfangreiche Bagge- rungen im Bereich der Liegewanne und der Zufahrt zur Liegewanne die Möglichkeit zum Befahren des Umschlags- und Zufahrtbereiches geschaffen wurde, während beim OTB lediglich lokale Baggerungen auf rd. 8 ha (bei Umsetzung der Weseranpassung) bzw. 10,65 ha (ohne Umsetzung der Weseranpassung) erforderlich seien. Würde man dieses Kriterium zur Bestimmung des schiffahrtstunktionalen Zusammenhangs heranziehen, so entstünde wiederum ein erhebliches Abgrenzungsproblem, weil sich nicht festlegen lässt, ab welchem Umfang - sei es bezogen auf die Fläche und/oder die Tiefe - Baggerungen einen verkehrsbezogenen Ausbau darstellen. Schließlich kommt es bei der Beurteilung, ob ein schiffahrtstunktionaler Zusammenhang vorliegt, nicht maßgeblich darauf an, ob von dem planfestgestellten Vorhaben negative Auswirkungen für den durchgehenden Schiffsverkehr ausgehen. Maßgeblich ist nach der obergerichtlichen Rechtsprechung vielmehr, dass der OTB der Ermöglichung und Förderung der Schifffahrt dient. Beein- trächtigungen des Schiffsverkehrs werden von § 12 WaStrG nicht vorausgesetzt.

Der schiffahrtstunktionale Zusammenhang entfällt auch nicht deshalb, weil nach § 8 Abs. 3 WaStrG die in § 8 Abs. 1 WaStrG geregelte Unterhaltungspflicht des Bundes für die Binnenwasserstraßen nicht die Zufahrten zu den Häfen mit Ausnahme der bun-

deseigenen Schutz-, Sicherheits- und Bauhäfen umfasst. Aus dieser Vorschrift kann entgegen der Auffassung der Beigeladenen zu 1. nicht abgeleitet werden, dass für das Bejahen eines schiffahrtswirtschaftlichen Zusammenhangs, der auch bei Unterhaltungsmaßnahmen vorliegen muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 05. Dezember 2001 – 9 A 13/01 –, BVerwGE 115, 294-302, Rn. 28), stets notwendig ist, dass Veränderungen an der Fahrrinne planfestgestellt werden oder aber Auswirkungen auf die für den Schiffsverkehr wesentlichen Einrichtungen bestehen. Sinn und Zweck der Regelungen des § 8 Abs. 3 WaStrG ist, dass der Bund nicht den Unterhalt für die Häfen der Länder übernehmen soll. Nach § 1 Abs. 3 Satz 2 WaStrG werden die Länder automatisch Eigentümer auch von den durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes planfestgestellten Häfen. Der Bund soll aber neben der grundsätzlichen Unterhaltungspflicht für die Bundeswasserstraße nach § 8 Abs. 1 WaStrG nur für die Zufahrten zu den in seinem Eigentum stehenden Häfen unterhaltspflichtig sein. Die Unterhaltungspflicht sagt über die Zuständigkeit für die Planfeststellung eines Ausbaus der Bundeswasserstraße für sich genommen nichts aus. So sind Unterhaltungsmaßnahmen nach § 8 WaStrG gerade nicht planfeststellungsbedürftig. Nach § 14 WaStrG ist nur der Aus- oder Neubau einer Bundeswasserstraße planfeststellungsbedürftig. Während Unterhaltungsmaßnahmen lediglich der Substanzerhaltung dienen, liegt ein Ausbau bei einer verkehrsbezogenen, wesentlichen Umgestaltung der Bundeswasserstraße vor. Zudem folgt aus § 12 Abs. 2 WaStrG, dass ein Ausbau der Bundeswasserstraße nicht zwingend mit Arbeiten an der Fahrrinne einhergehen muss. Wäre dies der Fall, so wäre es überflüssig, dass der Gesetzestext als Ausbau nicht bloß die Maßnahmen zur wesentlichen Umgestaltung einer Bundeswasserstraße benennt, sondern auch ausdrücklich Maßnahmen zur wesentlichen Umgestaltung eines oder beider Ufer der Bundeswasserstraße als Ausbau qualifiziert. Nach der gesetzlichen Definition kann daher auch die verkehrsbezogene, wesentliche Umgestaltung eines Ufers einer Bundeswasserstraße Ausbau derselben sein. Schließlich vermag der Rückschluss aus § 8 Abs. 3 WaStrG auch deshalb nicht zu überzeugen, weil dann ein Hafen von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes allenfalls als Annex zu einer Vertiefung, Verbreiterung oder Verlegung der Fahrrinne planfestgestellt werden könnte. Für die in der Vergangenheit erfolgten Planfeststellungen norddeutscher Häfen durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ließe sich dies aber allenfalls noch für den Bau des Jade-Weser-Port vertreten, nicht aber für die Erweiterungen des CT in Bremerhaven. So wurde im Planfeststellungsbeschluss betreffend die Erweiterung CT IVa vom 15.06.2004 ein Ausbau der Fahrrinne nicht planfestgestellt. Die von der Beigeladenen zu 1. erwähnte hafenbezogene Wendestelle ist von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erst über zwei Jahre später, am 21.08.2006, planfestgestellt worden. Auch im Rahmen der Erweiterung CT IIIa wurden mit dem Beschluss der Wasser- und

Schiffahrtsverwaltung des Bundes vom 29.06.2001 keine Maßnahmen an der Fahrrinne planfestgestellt.

Aus den vorstehenden Ausführungen folgt ferner, dass ein schiffahrtsfunktionaler Zusammenhang nicht erst dann vorliegt, wenn die bisherige Führung des Schiffsverkehrs verändert werden muss (insoweit unklar bei Kreuter, der dieses Merkmal bei Hafengebaurvorhaben unmittelbar an einer Wasserstraße stets als erfüllt ansieht, a. a. O., S. 219). Dies lässt sich den oben zitierten Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts der Freien Hansestadt Bremen und des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg zu den diversen Erweiterungen des CT nicht entnehmen. Dort wird, sofern das Merkmal des schiffahrtsfunktionalen Zusammenhangs überhaupt geprüft wird - und nicht stillschweigend als gegeben vorausgesetzt wird - allein maßgeblich darauf abgestellt, ob das planfestgestellte Vorhaben den Zweck hat, für einen ufernahen Teil der Bundeswasserstraße die Möglichkeit des Schiffsverkehrs zu eröffnen und die Schifffahrt durch den Terminal zu fördern (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 20. März 2003, a. a. O.).

Schließlich ist die Weser durch den OTB nicht bloß von baulichen Maßnahmen betroffen, die nicht darauf abzielen, die Verkehrsfunktion einer Bundeswasserstraße zu ändern (vgl. Hamburgisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 21. September 2000 – 5 E 24/00.P –, Rn. 21, juris). Das Oberverwaltungsgericht Hamburg ist in seiner Entscheidung zum Mühlenberger Loch im Rahmen der Werkserweiterung eines Flugzeugherstellers zu dem Ergebnis gekommen, dass trotz der Betroffenheit der Elbe durch Zuschütten des Mühlenberger Lochs und der Errichtung einer Kaianlage am Werksrand ein schiffahrtsfunktionaler Zusammenhang nicht gegeben sei, da Schwerpunkt der Maßnahme die Erweiterung des Werksgeländes sei. Mit dieser Fallgestaltung ist die Errichtung des OTB - anders als die der Industriekajen in Nordenham - gerade nicht vergleichbar, da diese ihren Hauptzweck in der Ermöglichung und Förderung des Schiffsverkehrs findet.

b) Selbstständig tragend ist unabhängig von den vorstehenden Ausführungen zu den Erfolgsaussichten in der Hauptsache die aufschiebende Wirkung der von dem Antragsteller erhobenen Anfechtungsklage auch deshalb wiederherzustellen, weil eine von den Erfolgsaussichten in der Hauptsache losgelöste Interessenabwägung ebenfalls zu Gunsten des Antragstellers ausfällt.

Insoweit modifiziert § 4a Abs. 3 UmwRG den Prüfungsmaßstab nicht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16. September 2014 – 7 VR 1/14 –, Rn. 11, juris). Die Modifizierung des Prüfungsmaßstabs (s. o.) betrifft nur den Gesichtspunkt der Erfolgsaussichten der Klage, lässt die Einbeziehung weiterer Gesichtspunkte in die Abwägung nach

§ 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO jedoch unberührt (BVerwG, Beschluss vom 13. Juni 2013 – 9 VR 3/13 –, Rn. 4, juris).

Im Hauptsacheverfahren ist eine Vielzahl zum Teil schwieriger Tatsachen- und Rechtsfragen zu klären, die namentlich den unionsrechtlich veranlassten Gebiets- und Artenschutz in dem Bereich des planfestgestellten Vorhabens betreffen und deren Beantwortung sich mit der im vorläufigen Rechtsschutzverfahren nur möglichen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage nicht hinreichend prognostizieren lässt. Insbesondere wird die Errichtung der Terminalfläche des planfestgestellten Vorhabens vollständig im FFH-Gebiet „Weser bei Bremerhaven“ sowie teilweise im EU-Vogelschutzgebiet „Luneplate“ erfolgen und dort zu erheblichen Beeinträchtigungen einiger Erhaltungs- und Schutzziele führen. Unter diesen Umständen entspricht es einer angemessenen Interessenabwägung, die Schaffung vollendeter Tatsachen zu verhindern, die zur Folge haben könnten, dass gewichtige, auch unionsrechtlich geschützte Gemeinwohlbelange des Naturschutzes und der Landschaftspflege beeinträchtigt werden und naturschutzrechtlich gebotene Verfahrensweisen und Vorkehrungen nicht mit dem Gewicht zum Tragen kommen, das ihnen rechtlich gebührt. Insoweit ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die mit der Errichtung des OTB einhergehende Aufspülung von Sand auf den Wattflächen zu einer irreversiblen Schädigung des FFH-Biotops führen könnte. Die Nachteile, die den Beigeladenen durch die Anordnung der aufschiebenden Wirkung entstehen, erscheinen weniger gravierend als die Schäden, die im Falle der Versagung vorläufigen Rechtsschutzes drohen könnten. Zwar hat die Antragsgegnerin in ihrer Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung umfangreich die aus Sicht der Beigeladenen zu 1. bestehende Eilbedürftigkeit dargelegt, gleichwohl ist aus den vorgenannten Gründen die aufschiebende Wirkung, bei der es sich um den vom Gesetzgeber vorgegebenen Regelfall handelt (vgl. § 80 Abs. 1 Satz 1 Alt. 2 VwGO), wiederherzustellen. Verzögerungen, die hierdurch eintreten, halten sich aller Voraussicht nach in überschaubaren Grenzen. Die Kammer wird sich bemühen, das Hauptsacheverfahren nach der Durchführung eines etwaigen Beschwerdeverfahrens im vorliegenden Eilverfahren zeitnah abzuschließen (vgl. zum Vorstehenden die st. Rspr. der fachplanungsrechtlichen Senate des BVerwG, etwa Beschluss vom 14. April 2005 – 4 VR 1005/04 –, Rn. 16; Beschluss vom 22. September 2010 – 9 VR 2/10 –, Rn. 6; Beschluss vom 16. Oktober 2014 – 7 VR 2/14 u. a. –, Rn. 14, jeweils juris).

c) Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, Abs. 3 i. V. m. § 162 Abs. 3 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 53 Abs. 2 Nr. 2 i. V. m. § 52 Abs. 1 GKG (vgl. Ziff. 34.4, 1.5 Satz 1 Hs. 1 Streitwertkatalog 2013).

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Beschluss ist - abgesehen von der Streitwertfestsetzung - die Beschwerde an das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen statthaft. Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe dieses Beschlusses bei dem

Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 198,  
28195 Bremen, (Tag-/Nachtbriefkasten Justizzentrum Am Wall im Eingangsbe-  
reich)

einzulegen und innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Beschlusses zu begründen. Die Beschwerde muss von einem Rechtsanwalt oder einem sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO zur Vertretung berechtigten Bevollmächtigten eingelegt werden.

Die Begründung ist, sofern sie nicht bereits mit der Beschwerde vorgelegt worden ist, bei dem Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 198, 28195 Bremen, einzureichen. Die Beschwerde muss einen bestimmten Antrag enthalten, die Gründe darlegen, aus denen die Entscheidung abzuändern oder aufzuheben ist, und sich mit der angefochtenen Entscheidung auseinandersetzen.

Gegen die Streitwertfestsetzung ist die Beschwerde an das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen statthaft, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 Euro übersteigt oder das Verwaltungsgericht die Beschwerde zugelassen hat. Die Beschwerde ist spätestens innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt hat oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, bei dem

Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 198,  
28195 Bremen, (Tag-/Nachtbriefkasten Justizzentrum Am Wall im Eingangsbe-  
reich)

schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen.

gez. Prof. Sperlich

gez. Stahnke

gez. Dr. Weidemann