

Ausfertigung

VERWALTUNGSGERICHT
SCHWERIN

Aktenzeichen:
7 B 62/13



BESCHLUSS

In dem Verwaltungsstreitverfahren

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e.V., vertreten durch den Vorsitzenden,
Wismarsche Straße 152, 19053 Schwerin

Proz.-Bev.:
Rechtsanwalt Peter Kremer,
Heinrich-Roller-Straße 19, 10405 Berlin

- Antragsteller -

gegen

1. die Oberbürgermeisterin der Landeshauptstadt Schwerin,
Am Packhof 2-6, 19053 Schwerin

2. SDS - Stadtwirtschaftliche Dienstleistungen Schwerin, vertr. d. d. Betriebsleitung,
Eckdrift 43 - 45, 19061 Schwerin

- Antragsgegner -

wegen

Naturschutzrecht, Landschaftsschutzrecht einschl. Artenschutzrecht

hat die 7. Kammer des Verwaltungsgerichts Schwerin am

26. August 2013

durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht

den Richter am Verwaltungsgericht und

den Richter am Verwaltungsgericht

beschlossen:

1. Der Beschluss des Verwaltungsgerichts Schwerin vom 30.03.2012 zum Az. 7 B 174/12 wird aufgehoben. Die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers vom 06.02.2013 gegen den Bescheid des Antragsgegners zu 1. vom 04.02.2013 wird wieder hergestellt. Die Kosten des Verfahrens tragen die Antragsgegner als Gesamtschuldner.
2. Der Streitwert wird auf 7500,00 Euro festgesetzt.

Gründe:

Der Antrag des Antragsteller,

die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs vom 06.02.2013 gegen den wasserverkehrsrechtlichen Bescheid der Antragsgegnerin zu 1. vom 04.02.2013, - Wasserverkehrsrechtlicher Bescheid, hier: Errichtung und Betrieb eines Fahrgastschiffanlegers mit 22 Sportbootliegeplätzen, davon 19 Gastliegeplätze und drei Dauerliegeplätze in Schwerin, Franzosenweg 19, in der Gemarkung Schweriner See, Flur 1, Flurstück 1/14 – wieder herzustellen,

ist erfolgreich.

Aus Klarstellungsgründen war in diesem Verfahren zunächst die einen Baustopp verhängende Zwischenverfügung vom 30.03.2012 zum damaligen Az. 7 B 174/12 aufzuheben, da nach der mit dem vorliegenden Beschluss angeordneten Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung nicht mit einer Missachtung der danach fehlenden Vollziehbarkeit durch die Antragsgegner zu rechnen ist.

Der nunmehr den Genehmigungsbescheid vom 04.02.2013 betreffende Antrag ist nach § 80 Abs. 5 S. 1, § 80a Abs. 3 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) zulässig. Insbesondere ist er statthaft, da in der Hauptsache ein Widerspruch des Antragstellers gegen die den Antragsgegner zu 2. als Eigenbetrieb der Stadt Schwerin begünstigende wasserverkehrsrechtliche Genehmigung erhoben und die sofortige Vollziehung dieses Genehmigungsbescheides durch die Antragsgegnerin zu 1. angeordnet worden ist. Insoweit war nach dem Bescheidserlass auch von Amts wegen das Rubrum im Hinblick auf die Antragsgegnerin zu 1. entsprechend der Regelung in § 14 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Gerichtsstrukturgesetzes umzustellen. Im Hinblick auf den sich auch auf die Antragsgegnerin zu 2. erstreckenden Antrag ergeben sich keine Zulässigkeitsbedenken, weil deren Prozessstellung aus der ursprünglichen Verfahrenskonstellation zum Az. 7 B 174/12 herrührt und aus Gründen der Prozessökonomie eine im Übrigen ggf. notwendige Beiladung durch die Beibehaltung der Antragsgegnerstellung umgangen werden kann (vgl. zur Prozessstellung kommunaler Eigenbetriebe OVG Münster, Ur. v. 07.12.1988 – 22 A 1013/88 –, zit. nach juris).

Der Antragsteller, eine im Lande zur Einlegung von Rechtsbehelfen anerkannte Naturschutzvereinigung gemäß § 3 in Verbindung mit § 5 Abs. 2 des Umweltrechtsbehelfsgesetzes (UmwRG), ist auch antragsbefugt, ohne eine Verletzung in eigenen Rechten geltend machen zu können. Denn es ist gesetzlich etwas anderes bestimmt als die übliche Voraussetzung hierfür nach § 42 Abs. 2 VwGO, wonach eine Anfechtung nur dann zulässig ist, wenn der Rechtsbehelfsführer geltend machen kann, durch den Verwaltungsakt in eigenen Rechten verletzt zu sein.

Die Antragsbefugnis verleiht dem Antragsteller jedenfalls § 64 Abs. 1 in Verbindung mit § 63 Abs. 2 Nr. 5 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG).

Denn der Antragsteller macht seinen zunächst im Verfahren 7 B 174/12 und zuvor im Beteiligungsverfahren gegenüber der Antragsgegnerin zu 1. erhobenen Einwand, diese habe in unzulässiger Weise die Durchführung einer Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets nach § 34 Abs. 1 BNatSchG unterlassen, mittlerweile in

der Gestalt geltend, dass die durch die Antragsgegnerin zu 1. zwischenzeitlich unternommene Verträglichkeitsprüfung unschlüssig und daher nicht brauchbar sei, um die von ihr getroffene Entscheidung zu legitimieren. Nach § 63 Abs. 2 Nr. 5 BNatSchG ist ihm „vor der Erteilung von Befreiungen von Geboten und Verboten zum Schutz von ... Natura 2000-Gebieten ... , auch wenn diese durch eine andere Entscheidung eingeschlossen oder ersetzt werden“, Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben; nach § 64 Abs. 1 BNatSchG kann er gegen solche Entscheidungen Rechtsbehelfe einlegen. Unter den Begriff der „Befreiung“ fallen auch dabei ggf. notwendige Ausnahme- und Abweichungsentscheidungen im Sinne von § 34 Abs. 3 – 5 BNatSchG (vgl. Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 2. Aufl., § 63 Rz. 27; BVerwG, Urt. v. 10.04.2013 – 4 C 3.12 –, zit. nach juris). Der Antragsteller ist nach § 63 Abs. 2 Nr. 5 BNatSchG ferner nicht darauf beschränkt, eine ggf. fehlerhaft unterlassene (Voll-)Prüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG geltend zu machen. Vielmehr erstreckt sich sein Beanstandungsrecht auch auf jene Fälle, in denen zwar das förmliche Verfahren eingehalten wurde, das darin gefundene Ergebnis aus Sicht des Naturschutzverbandes aber nicht einer rechtlichen Überprüfung standhält und im Ergebnis nicht mit hinreichender Sicherheit auszuschließen ist, dass es für die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens einer Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 – 5 BNatSchG bedarf. So liegt der Fall hier (vgl. auch VG Greifswald, B. v. 26.06.2013 – 5 B 426/13 –, V. n. b.).

Ob die Antragsbefugnis darüber hinaus auch noch auf § 30 Abs. 1 und § 20 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Naturschutzausführungsgesetzes Mecklenburg-Vorpommern gestützt werden kann, braucht hiernach nicht entschieden zu werden.

Der Antrag auf Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes nach § 80 Abs. 5, § 80a Abs. 3 VwGO, wonach das Gericht der Hauptsache die Wirkung eines Rechtsbehelfs – auch bei Einlegung durch einen Dritten – ganz oder teilweise wiederherstellen kann, ist auch begründet.

Das gilt unabhängig von der Frage, ob die Antragsgegnerin zu 1. insoweit zutreffend angenommen hat, dass das Genehmigungsverfahren für einen Fahrgastschiffanleger mit zusätzlich 22 Sportbootliegeplätzen nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Nutzung der Gewässer für den Verkehr und die Sicherheit in den Häfen des Landes Mecklenburg-Vorpommern (WVHafSiG) durchzuführen ist, oder ob die Steganlage, da sie in ihrer Funktion als Fahrgastschiffanleger kaum als Freizeitanlage im Sinne von § 61 Abs. 1 Nr. 9 Buchst. f LBauO M-V eingestuft werden kann, angesichts der Regelung in § 6 Abs. 5 S. 2 WVHafSiG nicht der Durchführung eines Baugenehmigungsverfahrens bedurft hätte (vgl. insoweit VG Greifswald, B. v. 26.06.2013 – 5 B 426/13 –). Allerdings ist der Einwand der Antragstellerseite, schon wegen der fehlenden

Konzentrationswirkung des Verfahrens nach dem WVHafSiG sei ein gesondertes Verfahren nach dem NatSchAG M-V durchzuführen, angesichts unveränderter Behördenzuständigkeit und des damit allenfalls fehlerhaft benannten Verfahrens noch kein Grund für eine Annahme der Verletzung der Beteiligungsrechte. Unabhängig von dem für die Erteilung der Genehmigung maßgeblichen „Trägerverfahren“ ist hier die Antragsgegnerseite nämlich zutreffend davon ausgegangen, die Einhaltung der Vorgaben des § 34 BNatSchG prüfen zu müssen. Es ist letztlich unerheblich, ob ein Projekt einer fachrechtlichen Zulassung und ggf. welcher bedarf, denn auch ein begünstigter Hoheitsträger ist an die Einhaltung der für das Vorhaben geltenden naturschutzrechtlichen Vorgaben gebunden; dies ergibt sich für das WVHafSiG bereits aus § 7 Abs. 2, für das baurechtliche Verfahren aus § 42 LBauO M-V sowie allgemein aus dem auch die Behörden bindenden Auftrag aus Art. 12 LVerf M-V, der zugleich auch wieder das „Wohl der Allgemeinheit“ im Sinne von § 7 Abs. 2 WVHafSiG konkretisiert. All dies gilt zudem unabhängig von der Frage der Notwendigkeit einer förmlichen Genehmigungserteilung für einen Eigenbetrieb, die aber schon aus Gründen der Rechtsklarheit wünschenswert ist (vgl. zu diesem Fragenkomplex auch BVerwG, Urt. v. 10.04.2013 – 4 C 3.12 –, zit. nach juris).

Nach § 80 Abs. 5, § 80a Abs. 3 VwGO nimmt das Gericht eine eigenständige Abwägung des öffentlichen Interesses und des Interesses eines Beteiligten an der sofortigen Vollziehbarkeit des Verwaltungsaktes einerseits und des Interesses der antragstellenden anderen Beteiligten, bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung in dem Hauptsacheverfahren davon verschont zu bleiben, andererseits vor. Bei der Interessensabwägung sind neben der jeweiligen Bedeutung, die den einzelnen Interessen im konkreten Fall zukommt, insbesondere auch die Erfolgsaussichten in einem etwaigen sich anschließenden gerichtlichen Hauptsacheverfahren zu berücksichtigen (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 17. Aufl., § 80 Rz. 152 ff.). Bleiben die Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs im Rahmen dieser summarischen Prüfung offen, ist eine Interessenabwägung durchzuführen, die sich auch an der gesetzgeberischen Entscheidung für oder gegen eine sofortige Vollziehbarkeit orientieren kann.

Das Gericht geht vorliegend davon aus, dass die erteilte Genehmigung derzeit mit hoher Wahrscheinlichkeit rechtswidrig ist (siehe dazu 1.), so dass die aufschiebende Wirkung der Klage bereits aus diesem Grund wieder herzustellen ist. Aber auch dann, wenn man den Ausgang des Hauptsacheverfahrens aufgrund der Komplexität der Materie bzw. wegen der noch im laufenden Widerspruchsverfahren bestehenden Möglichkeiten einer „Nachbesserung“ der bisher feststellbaren Defizite für offen halten wollte, wäre im Rahmen der dann vorzunehmenden „reinen“ Inte-

ressenabwägung derzeit von einem Überwiegen der Interessen des Antragstellers auszugehen (siehe dazu 2.)

1. Die angefochtene Genehmigung selbst leidet nach Ansicht der Kammer an einem durchgreifenden Fehler, weil die Antragsgegnerin zu 1. unzutreffend von einer umfänglichen Verwertbarkeit der von der Antragsgegnerin zu 2. in Auftrag gegebenen FFH-Verträglichkeitsstudie vom 13.11.2012 des Büros Planung & Ökologie zur Beurteilung der von dem Vorhaben ausgehenden Auswirkungen auf das Europäische Vogelschutzgebiet (SPA) „Schweriner Seen“ (DE 2235-402) ausging. Die Antragstellerseite weist insoweit auf Mängel der FFH-Verträglichkeitsstudie hin, die die vollumfängliche Verwendbarkeit dieser Studie zum nach § 34 BNatSchG notwendigen Ausschluss von erheblichen Beeinträchtigungen ausgeschlossen erscheinen lassen. Das gilt auch unter Berücksichtigung der späterhin während des laufenden Gerichtsverfahrens von der Antragsgegnerin zu 1. veranlassten Begutachtungen durch das Kieler Institut für Landschaftsökologie, Dr. Mierwald.

Das geplante Vorhaben der Antragsgegnerin zu 2. umfasst ausweislich der Genehmigung vom 04.02.2013 die Errichtung von zwei miteinander verbundenen Stegen in L-Form mit einer Gesamtlänge von 92,50 m und einer Breite von 2,5 m mit einem Liegeplatz für sogenannte Fahrgastschiffe und mit 22 Sportbootanlegern, wobei von letzteren drei als Dauerliegeplätze und die weiteren 19 als sogenannte Gastliegeplätze errichtet werden sollen.

Die Lage des Vorhabens innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes (SPA) „Schweriner Seen“ (DE 2235-402) führt dazu, dass nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG das Projekt (mit Ausnahme von Vorhaben im Geltungsbereich eines qualifizierten oder in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans), wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, ein Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen dieses Gebiets zu überprüfen ist. Die zur Prüfung dieser sogenannten FFH-Verträglichkeit erforderlichen Unterlagen hat der Projektträger vorzulegen (§ 34 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG). Ergibt die Prüfung, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es - vorbehaltlich einer nach den Absätzen 3 bis 5 ausnahmsweise zulässigen Abweichung - unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). § 34 BNatSchG dient der Umsetzung des in Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL zugunsten von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung angeordneten Gebietsschutzes. Die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung bilden zusammen mit den Europäischen Vogelschutzgebieten ge-

maß Art. 3 Abs. 1 FFH-RL das Netz "Natura 2000" (vgl. auch § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG). Die Europäischen Vogelschutzgebiete werden von den Mitgliedstaaten aufgrund der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie - VS-RL) (ABl. EG L 103, S. 1), die inzwischen durch die Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 neu kodifiziert worden ist (ABl. EG L 20, S. 7), ausgewiesen und unterfallen ab dem Zeitpunkt ihrer Ausweisung gemäß Art. 7 FFH-RL dem Schutzregime der Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL. (vgl. BVerwG, Urt. v. 01.04.2004 - 4 C 2.03 -, BVerwGE 120, 276, Rz. 25). Das Europäische Vogelschutzgebiet „Schweriner Seen“ gehört zu den Natura 2000-Gebieten. Die Gebietsabgrenzungen sowie die gebietsspezifischen Schutzzwecke des in Rede stehenden Europäischen Vogelschutzgebiets sind nach der Landesverordnung über die Europäischen Vogelschutzgebiete in Mecklenburg-Vorpommern (Vogelschutzgebietlandesverordnung - VSGLVO M-V) vom 12. Juli 2011, veröffentlicht im GVOBl. M-V 2011, S. 426 bekannt gemacht und hierdurch unter Schutz gestellt worden.

Die bei der Prüfung der FFH-Verträglichkeit eines Projektes im Vogelschutzgebiet „Schweriner Seen“ maßgeblichen Erhaltungsziele ergeben sich aus der Anlage 1 der VSGLVO M-V und den Standarddatenbögen. Im Rahmen des Gebietsschutzes ist nur auf die hier genannten Vogelarten abzustellen und nicht zusätzlich auf die geschützten Vogelarten, die im Vogelschutzgebiet außerdem vorkommen. Denn soweit ein Natura 2000-Gebiet ein geschützter Teil von Natur und Landschaft im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG ist, ergeben sich gemäß § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften, wenn hierbei die jeweiligen Erhaltungsziele berücksichtigt wurden.

Dabei können sich die Antragsgegner nicht auf die fehlende Notwendigkeit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung berufen. Die Notwendigkeit einer solchen Prüfung ergibt sich bereits aus der „Abschätzung der Ergebnisse einer FFH-Vorprüfung hinsichtlich des SPA Schweriner Seen (DE 2235-402)“ vom SALIX-Kooperationsbüro für Umwelt und Landschaftsplanung, Dr. W. Scheller, mit Stand vom 02.04.2012 (vorgelegt im Verfahren 7 B 174/12). Hier heißt es zu den sekundären Beeinträchtigungen, dass sich diese im Rahmen der FFH-Vorprüfung nicht hinreichend abschätzen ließen und diese daher im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung gründlich untersucht werden sollten. Da der anzulegende Maßstab hier nicht identisch mit den Maßstäben für die Verträglichkeitsprüfung selbst ist, reicht insoweit die hierin enthaltene Feststellung aus, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebiets ernstlich zu besorgen sind (vgl. zu den unterschiedlichen Maßstäben BVerwG, U. v. 29.09.2011 - 7 C 21.09 -, zit. nach juris, Rz.

40). Wenn damit vorliegend erhebliche Beeinträchtigungen jedenfalls nicht mit der notwendigen hohen Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden konnten und damit die Notwendigkeit einer Vollprüfung bereits belegt hat, umfasst jedenfalls nach Durchführung einer solchen Verträglichkeitsprüfung das Antrags- und Klagerecht des Antragstellers trotz der ursprünglichen Vorbehalte der Antragsgegnerseite gegen die Notwendigkeit einer solchen Studie („ohne Anerkennung einer Rechtspflicht“, vgl. Mitteilung der Antragsgegnerin zu 1. vom 12.04.2012 im Verf. 7 B 174/12) auch die inhaltliche Prüfung der Verträglichkeitsstudie. Für die Verträglichkeitsprüfung selbst gilt, dass ein Projekt, das zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, unzulässig ist, es sei denn, es liegen die Abweichungsvoraussetzungen des § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG vor. Mit dem Tatbestandsmerkmal der erheblichen Beeinträchtigung knüpft § 34 Abs. 2 BNatSchG an den Wortlaut des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL an. Danach sind Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des FFH-Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür notwendig sind, einer Prüfung auf ihre Verträglichkeit mit den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen zu unterziehen, wenn sie das FFH-Gebiet einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten. Dabei ist grundsätzlich jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen erheblich und muss als Beeinträchtigung des Gebiets als solchen gewertet werden. Unerheblich dürften im Rahmen des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL nur Beeinträchtigungen sein, die kein Erhaltungsziel nachteilig berühren.

Die vorliegend notwendige und (nach Durchführung eines Erörterungstermins im Vorgängerverfahren 7 B 174/12) erarbeitete FFH-Verträglichkeitsstudie gibt nur in Teilen verwertbare Antworten auf die Fragen einer Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets bei einer Umsetzung des hier in Rede stehenden Projekts. Die Studie übersieht zwar die hohen Vorbelastungen im Schweriner See für die maßgeblichen Erhaltungsziele durch den Bootsverkehr nicht, setzt sich aber dann nicht hinreichend mit der für das gesamte Schutzgebiet durch das Vorhaben zu erwartenden Zusatzbelastung auseinander bzw. blendet diese ohne nachvollziehbare Begründung aus.

Um die vorhabenbedingten Einwirkungen zutreffend auf ihre Erheblichkeit hin beurteilen zu können, hat die Verträglichkeitsprüfung in einem ersten Schritt eine sorgfältige Bestandserfassung und -bewertung der von dem Projekt betroffenen maßgeblichen Gebietsbestandteile zu leisten, auf deren Basis sodann die Einwirkungen zu ermitteln und naturschutzfachlich zu bewerten sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 - 9 A 3.06 -, zit. nach juris, Rz. 68). Erfasst und bewertet werden müssen nur die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile. Entscheidend ist, dass die erforderliche FFH-(Voll-)Prüfung dabei unter Berücksichtigung der „besten ein-

schlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse“ und die „Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen“ erfolgt, wobei allerdings dann auch Raum für Sachverständigendispute verbleiben kann (vgl. BVerwG, Urteile vom 17.01.2007 - 9 A 20.05 -, Rz. 75, und 12.03.2008 - 9 A 3.06 -, Rz. 73, jeweils zit. nach juris). Untersuchungsmethoden, die in der Fachwissenschaft als überholt gelten, sind demnach unzulässig. Keine Einwände sind dagegen bezüglich fachwissenschaftlich anerkannter Untersuchungsmethoden zu erheben, wenn mit einer anderen, ebenfalls anerkannten Methode nicht voll übereinstimmende Ergebnisse erzielt würden. Dagegen können Ermittlungs- und Bewertungsdefizite, die der FFH-Verträglichkeitsprüfung anhaften, regelmäßig nicht allein anhand nachträglichen Vortrags im Prozess aufgefangen werden (BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 a.a.O., Rz. 71).

Die besten wissenschaftlichen Erkenntnisse sind sowohl bei Erfassung der Erhaltungsziele und der bestehenden Vorbelastungen als auch bei den zu ermittelnden (primären und sekundären) Störungen durch die geplante Steganlage heranzuziehen. Der Behörde ist dabei eine fachliche Einschätzungsprärogative zuzuerkennen (so ausdrücklich BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 - 9 A 3.06 -, a.a.O., Rz. 74), wobei aber wiederum die Auswertung der so erworbenen Erkenntnisse und deren Bewertung durch die Behörde den Denkgesetzen der Logik gehorchen muss (s. auch BVerwG, Urt. v. 27.06.2013 – 4 C 1.12 -, Rz. 14 ff, veröffentlicht unter BVerwG.de/Entscheidungen).

Vorliegend hat die von der Antragsgegnerin zu 2. in Auftrag gegebene FFH-Verträglichkeitsstudie vom 13.11.2012 zwar auch nach Einschätzung des Gerichts die derzeit besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse verarbeitet, sie hat jedoch bei der Auswertung der von der Anlage ausgehenden sekundären Störungen, namentlich den sogenannten betriebsbedingten Wirkfaktoren, die Auswirkungen auf das Gesamtschutzgebiet nicht hinreichend in den Blick genommen. Die FFH-Studie weist ohne Kritik oder weitere Auseinandersetzung darauf hin, dass nach der SALIX-Studie 2011 (als Anlage 4 zur FFH-Verträglichkeitsstudie aufgeführt und eine zentrale Quelle der Studie vom 13.11.2012) die derzeit auf dem Schweriner See vorhandenen Bootszahlen die Schwelle für ein noch verträgliches Maß längst überschritten hätten (S. 25 der FFH-Verträglichkeitsstudie). Dieses Ergebnis der SALIX-Studie 2011 bezieht sich mit dieser Aussage auch gerade auf die Erhaltungsziele des Natura-2000-Gebiets, also die allein in den Blick zu nehmenden Zielarten. Auch macht sich die FFH-Verträglichkeitsstudie diese Einschätzung der SALIX-Studie nach dem Verständnis des Gerichts zu eigen, wenn es beispielsweise in Kapitel 6 unter 1) heißt, dass die Schadensbegrenzung für die neu zu schaffenden Dauerliegeplätze wegen der durch die SALIX-Studie 2011 festgestellten Überschreitung der

Erheblichkeitsschwelle durch die schon vorhandene Bootsbelastung durch die Stilllegung von vier Liegeplätzen an anderer Stelle gewährleistet werden soll (vgl. S. 86). Jedenfalls aber stellt das Gutachten, das auch sonst in weiten Teilen auf die SALIX-Studie 2011 Bezug nimmt, diesen Befund nicht ernsthaft in Frage. Sodann begrenzt die FFH-Verträglichkeitsstudie aber den Untersuchungsraum/Wirkraum für auftretende Beeinträchtigungen auf einen Bereich von max. 300 m für betriebsbedingte Auswirkungen und max. 450 m für baubedingte Auswirkungen um den Vorhabenstandort mit der Begründung, dass sekundäre Wirkungen an entfernteren Stellen wegen des für die neugeschaffenen Liegeplätze erfolgten Rückbaus von Dauerliegeplätzen an anderer Stelle ausgeschlossen werden könnten (S. 27 o.) und lediglich diese Liegeplätze im Hinblick auf die Problematik „Gesamtanzahl der Boote im See“ in den Blick genommen werden sollen (vgl. S. 9/10 der Studie); nach Einschätzung der Studie gehe von den weiteren 20 Liegeplätzen keine Zunahme des Bootsverkehrs aus, weil es lediglich zu einer Verlagerung komme, denn der Fähranleger werde künftig die durch die sowieso schon erfolgenden 10 - 20 Anläufe der Berlin-Schwerin-Schifffahrt genutzt und die 19 Gastanleger seien wegen der damit verbundenen Binnenteilung zu vernachlässigen. „Eine Bewertung möglicher Auswirkungen durch sekundäre Beeinträchtigungen ist daher in Abstimmung mit der UNB nicht erforderlich.“ (S. 10 der Studie, zweitletzter Abs. a.E.).

Diesen Einschätzungen vermag die Kammer aus mehrerlei Gründen nicht zu folgen.

a. Zunächst stellt sich die Frage, ob mit einem Rückbau von (Dauer-)Liegeplätzen an anderer Stelle des Natura-2000-Gebiets tatsächlich ohne weitere Untersuchungen Fernwirkungen in anderen Seebereichen so ausgeschlossen werden können; das ist deshalb zweifelhaft, weil ja auch die Störintensität der aufgegebenen Plätze betrachtet und im Verhältnis zu den neu geschaffenen gewichtet werden müsste. Die Kammer verkennt aber insoweit nicht die besonderen Probleme, die sich bei einem Natura-2000-Gebiet der hier in Rede stehenden Größe ergeben, um wegen einzelner Bootsliegeplätze Gesamtauswirkungen abschätzen zu können. Insofern ist nicht auszuschließen, dass tatsächlich ein pauschaler Betrachtungsansatz gerechtfertigt sein könnte. Es erscheint jedenfalls nicht ausgeschlossen, bei einer angenommenen Bootszahl von ca. 5000 Booten innerhalb des Natura-2000-Gebiets die Schaffung von drei neuen Liegeplätzen bei gleichzeitiger Aufgabe von vier vorhandenen Liegeplätzen ohne zwingenden weiteren Untersuchungsaufwand als offensichtlich allenfalls im Bereich der Bagatellgrenze einordnen zu können, weil im Verhältnis zum Gesamtschutzgebiet lediglich mit unerheblichen Auswirkungen zu rechnen ist; das gilt insbesondere in Anbetracht dessen, dass in Summe ein Dauerliegeplatz

mehr aufgegeben wird, als neue Dauerliegeplätze geschaffen werden. Allerdings hätte es hierzu zumindest auch weiterer Darlegungen in der Studie bedurft.

b. Nicht mehr nachvollziehbar für das Gericht ist jedoch, dass nach einer „Grundprämisse“ (vgl. S. 9/10) die Studie im Hinblick auf die sog. betriebsbedingten Wirkfaktoren grundsätzlich davon ausgeht, dass sowohl die 19 neuen sogenannten Gastliegeplätze als auch der Fahrgastschiffanleger, der schon von seiner Begrifflichkeit für Großschiffe, also auch Seenkreuzfahrer bzw. Hotelschiffe mit Übernachtungsmöglichkeit, gedacht ist, lediglich von bereits jetzt im See verkehrenden Wasserfahrzeugen angesteuert wird; denklogisch an diese Arbeitshypothese anknüpfend wird für die weiteren Betrachtungen in der Studie („in Abstimmung mit der UNB“) davon ausgegangen, dass durch die Projektverwirklichung kein zusätzlich erzeugter Schiffsverkehr, jedenfalls aber nicht ein Mehr an Schiffen im FFH-Gebiet zu erwarten sei.

Für die Nutzung des Fahrgastanlegers führt die Studie hierzu unter 2.2.3 (S.9) eher knapp aus, dass dieser durch die Berlin-Schwerin-Schiffahrt ca. 10 - 20 x/Jahr genutzt werde. Wieso deshalb im weiteren davon ausgegangen wird, dass nur Fahrgastschiffe anlegen würden, die „auch heute den Schweriner See befahren“ würden, wird nicht erklärt. Nach Auffassung des Gerichts verkennt diese Annahme, dass jeder zusätzlichen Anlegemöglichkeit – eine gewisse Attraktivität vorausgesetzt – grundsätzlich auch die Generierung zusätzlichen Schiffsverkehrs innewohnt, selbst wenn dieser nur schwer quantifizierbar ist. Die Begründung der Antragsgegnerin zu 1., „wahrscheinlich“ sei „lediglich eine Verlagerung von Bootsverkehr aus anderen Teilen des Schweriner Sees in die bereits vorbelastete Schlossbucht“ (Schriftsatz vom 08.04.2013), läuft insoweit der normalen Lebenserfahrung zuwider. Dass die Anlage von Stegen an „prominenter“ Stelle sogar eine Entlastungsfunktion für bisher stärker belastete Teilbereiche bringt, die den Nutzungsdruck auf empfindliche Buchten reduziere, ist ein zwar nicht gänzlich auszuschließendes Szenario, zuvörderst liegt darin aber ein zusätzliches Angebot an Fahrgastschiffe und Wassersportler. Auch die Ausführungen im Gutachten von Dr. Mierwald vom 10.06.2013, dort S. 8, dass es „laut vorliegenden Unterlagen“ nicht zu einer generellen Zunahme des Bootsverkehrs auf dem Schweriner See komme, wiederholen letztlich nur die in der FFH-Verträglichkeitsstudie genannte Grundannahme, bieten aber keine weiteren Belege für diese These.

Für die Frage, ob ein zusätzlicher Schiffs- bzw. Bootsverkehr mit der Errichtung eines zusätzlichen Fahrgastschiffanlegers in attraktiver Lage zu erwarten ist, bei der dann die Antragsgegnerin zu 2., anders als offenbar bisher, auf die Anlegekonditionen Einfluss hätte, dürfte die Motivationslage des Investors entscheidend sein. Diese zielt jedoch gerade darauf ab, weiteren (Groß-)Schiffsverkehr zu erzeugen. Der Umstand, dass offenbar auch in den letzten 2-3 Jahren Schiffe

der genannten Berlin-Schwerin-Schiffahrt schon Anlegemöglichkeiten gefunden haben, steht dem nicht entgegen, sondern belegt gerade, dass es offenbar um einen Ausbau des von außerhalb des FFH-Gebiets in dieses hereingetragenen zusätzlichen (Groß-)Schiffsverkehr geht, denn sonst wäre die Schaffung eines Anlegers, der nur in geringer Entfernung zum schon vorhandenen Anleger für Großschiffe im Bereich an der Schlossbrücke befindlich ist, überhaupt nicht nachvollziehbar. Dass dieses auch beim Antragsgegner zu 1. so gesehen wird, belegt zum einen die angenommene Förderfähigkeit des Vorhabens mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (vgl. dazu Lt-Drucks. 6/1272) sowie vor allem die explizite Stellungnahme des Amtes 60 bei der Antragsgegnerin zu 1. vom 23.10.2012 (Bl. 48 in BA 5). In letzterer heißt es unter Hinweis auf Stellungnahmen des Schiffseigners des MS Mecklenburg (offenbar der Betreiber der genannten Berlin-Schwerin-Schiffahrt), dass ein Schlossbuchtanleger, der öffentlich genutzt werden könne, erheblich größere touristische Entwicklungsmöglichkeiten biete, für Kreuzfahrer wie auch für Chartersfahrten etc.. Auch die Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung in dem angefochtenen Bescheid macht dieses deutlich, wenn sie auf den Schlossanleger als Teil der geplanten Gartenroute „Mussische Schlossgärten“, verweist durch die zehn exponierte Schlossgärten vom Wasser aus erreichbar werden sollen (Unterstreichungen durch das Gericht). Allein dieses dürfte hinreichender Beleg dafür sein, dass mit der Projektverwirklichung durch die Antragsgegner eben nicht nur eine Verlagerung von schon den See anfahrenen Kreuzfahrern und Chartersfahrten verfolgt wird, sondern dass ein – wenn auch für die Zukunft nur schwer prognostizierbarer – Zusatzverkehr ausgelöst werden soll. Das vollständige Ausblenden dieses Umstandes macht die FFH-Verträglichkeitsstudie an dieser Stelle so unverwertbar.

Gleiches gilt für die beabsichtigte Errichtung von 19 Gastliegeplätzen; angesichts der Vielzahl der sogar im zentralen Stadtgebiet befindlichen Liegeplätze ist es naheliegend anzunehmen, dass die Nutzung dieser Plätze durch Gastliegeboote, die ausweislich der etwas unglücklichen Formulierung in S. 2 des Pkt. 2.2.10 des angefochtenen Bescheides nicht mehr als 24 h je Anlauf an dem jeweiligen Liegeplatz dort verweilen dürfen, weniger für die sowieso schon im Schweriner See vorhandenen Boote (davon nach der Studie der überwiegende Teil in den stadtnahen Bereichen Innensee und im Ziegelsee) interessant sein dürfte als vielmehr vor allem für aus dem südlichen Bereich in den Schweriner See einfahrende oder in den See eingesetzte Boote, deren Ziel ja regelmäßig auch die touristisch attraktive Landeshauptstadt sein wird. Insofern übersehen die Annahmen in der FFH-Studie offenbar, dass für den Schweriner See nebst Ziegelsee als über die Müritz-Elde-Wasserstraße (Mecklenburgische Oberseen [Müritz, Kölpinsee, Fleesensee, Malchower See, Petersdorfer See, Plauer See], Elde-Seitenkanal) mit Verbinder-

ditionskanal Elde-Dreieck, Stör-Wasserstraße sodann über den Störkanal (vgl. Nr. 35 der Anlage 1 zum Bundeswasserstraßengesetz) an das gesamtdeutsche Wasserstraßennetz angebundene Bundeswasserstraße mit zudem vielen Einsatzstellen für Boote bei Herstellung zusätzlicher Gästeanleger in auch von Antragsgegnerseite wohl so angesehenen touristisch attraktiven Bereichen fast zwangsläufig eine allerdings schwer bezifferbare Zunahme an Booten und Bootsbewegungen zu erwarten ist.

Es wäre Aufgabe der FFH-Studie gewesen, dies herauszuarbeiten und bei der bisher erfolgten Zugrundelegung des derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes eines „Zuviels“ an Booten auf dem Schweriner See im Hinblick auf die durch die Vogelschutzlandesgebietsverordnung verbindlichen Ziele des FFH-Gebiets entweder diese Grundannahme mit eigener wissenschaftlicher Durchdringung zu widerlegen oder aber nachvollziehbar darzulegen, warum eine zusätzliche Belastung/Beeinträchtigung nicht entsteht bzw. wie sie bei Umsetzung des Projekts verhindert, begrenzt, minimiert oder ausgeglichen werden kann.

Dieses Manko der Studie wird auch nicht durch den Umstand egalisiert, dass nach der SALIX-Studie 2011 der vorhandene Bootsbestand bereits eine immense Vorbelastung darstellt; ebenso wenig lässt sich dieses Manko der Studie durch Hinweis auf ein fehlendes Überschreiten der Bagatellgrenze relativieren. Grundsätzlich gilt unabhängig von der Vorbelastung jede Zusatzbelastung als erheblich, wenn die Vorbelastung die für das Erhaltungsziel naturschutzfachlich unbedenkliche Belastungsgrenze ausschöpft oder diese bereits überschritten ist, wie es von der SALIX-Studie 2011 angenommen wird (vgl. zum Ausschluss von solchen Zusatzbelastungen OVG Münster, Ur. v. 01.12.2011 - 8 D 58/08.AK -, Rz. 596, zit. nach juris). Da auch die FFH-Verträglichkeitsstudie davon ausgeht, dass die Grenze der Belastbarkeit mit der Zahl der vorhandenen Boote bereits überschritten ist, jedenfalls aber diesem (bislang nach einer wissenschaftlichen Studie einzigen zu dieser Frage vorliegenden) Untersuchungsbefund in der eigenen Studie nicht entgegnet, hätte hier bereits zwingend eine Gesamtbetrachtung und –untersuchung des Natura-2000-Gebiets unter dem Aspekt „Störquelle Bootsverkehr“ erfolgen müssen. Denn jede weitere Belastung läuft prinzipiell dem günstigen Erhaltungszustand zuwider, es sei denn, die Zusatzbelastung läge unterhalb einer Bagatellschwelle; ob eine solche hier bei der Schaffung zusätzlicher Bootsliegplätze noch angenommen werden kann, vermag das Gericht aus eigener Anschauung nicht zu beurteilen; dieses wäre Aufgabe der FFH-Studie, die hierzu in intensiver Auseinandersetzung mit den besten wissenschaftlichen Erkenntnismöglichkeiten ausführen müsste; auf der Hand liegt trotz der angenommenen Vorbelastung mit 5000 Booten eine solche Bagatellgrenze unabhängig von der nicht geringen Größe des Stegs mit seinen über 20

Plätzen für Sportboote und seinem Großanleger aber schon deshalb nicht, weil sonst mittels Verwendung einer „Salamitaktik“ unter Berufung auf die Bagatellgrenze die Schaffung vieler weiterer, auch einzelner Anlegeplätze ermöglicht und dabei die Schutzziele des Natura 2000-Gebietes unterlaufen werden könnten.

Nach gegenwärtigem Erkenntnisstand ist damit davon auszugehen, dass mit dem Vorhaben der Antragsgegnerin zu 2. hier Auswirkungen bezweckt werden, die zu einer deutlichen Zunahme des Bootsverkehrs und der von diesem zu erwartenden negativen Auswirkungen im Gesamtschutzgebiet führen wird, denn andere Annahmen wären insoweit – auch unter wirtschaftlicher Betrachtungsweise – eher lebensfremd und von nur geringerer Wahrscheinlichkeit; insbesondere müsste damit der Antragstellerin zu 2. auch ein unwirtschaftliches Verhalten unterstellt werden. Dass mit der Schaffung der Steganlage späterhin dann auch zunehmender Bootsverkehr einhergehen wird, gilt auch unter Beachtung dessen, dass sich der „Amortisationszeitpunkt“ einer solchen Steganlage, nämlich die beabsichtigte hohe Nutzungsauslastung, nicht genau benennen lässt und auch in einem solchen Fall nie gänzlich auszuschließen ist, dass es sich um eine „Fehlinvestition“ handelt, die „Störquelle Bootsverkehr“ also keine Förderung erfährt. Indem die FFH-Verträglichkeitsstudie aber bei ihren Betrachtungen gerade letzteres offenbar als den wahrscheinlichsten Fall unterstellt und eine andere, nämlich die erhoffte und letztlich auch wohl zu erwartende Entwicklung aus ihren Betrachtungen ohne nachvollziehbare Begründung ausblendet, ist sie insoweit nicht verwertbar. Der Sinn eines solchen Anlegers an zentraler Stelle der Stadt Schwerin kann nur sein, weiteren Schiffsverkehr nach Schwerin zu ziehen, was durch die Anbindung an das Bundeswasserstraßennetz ebenso wie durch die vorhandenen Einsatzstellen und die Attraktivität des großen Binnengewässers auch mit hoher Wahrscheinlichkeit - ggf. eben zeitversetzt - Erfolg haben kann; die Zahl der den See von auswärts ansteuernden Wasserfahrzeuge steht gerade nicht unabänderlich fest.

Nach Auffassung des Gerichts bedarf es hier weiterer Aufklärung, wobei nicht auszuschließen ist, dass der notwendige Nachweis zum Ausschluss erheblicher Beeinträchtigungen ggf. erst nach Ergehen des sog. Management-Plans erbracht werden kann (vgl. hier zur Zielsetzung und zum letzten Stand: Pressemitteilung der Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Westmecklenburg vom 05.08.2013, Dienststelle Schwerin); Ziel einer solchen Planung wäre es ja gerade, die Interessen der Wassersportler und der weiteren Schifffahrt mit den Umweltbelangen z. B. durch eingeschränkte Befahrensregelungen, ggf. aber auch durch Zulassungsbeschränkungen in der Bootsdichte, zu einem sinnvollen Ausgleich zu bringen oder aber entgegen den bislang vorliegenden Annahmen und Untersuchungsergebnissen den wissenschaftlichen

Nachweis zu führen, dass die Zielarten des Natura-2000-Gebiets eben nicht oder unter Beachtung von zu verfügbaren Einschränkungen durch die vorhandene Bootsdichte oder ein Mehr darüber hinaus (+ x) beeinträchtigt sind. Denn insoweit ist darauf hinzuweisen, dass dieses auch von der FFH-Verträglichkeitsprüfung übernommene Ergebnis der SALIX-Studie aus 2011 bislang offenbar noch keiner eingehenden wissenschaftlichen Gegenprüfung unterzogen wurde. Eine solche Untersuchung setzt aber eine wegen der Größe des Schutzgebiets und unterschiedlichen Ansprüche der Zielarten eine entsprechend aufwendige Herangehensweise an die Problematik voraus. Angesichts dieser komplexen Aufgabe kann die vom Gericht vorzunehmende Interessenabwägung deshalb aber auch nicht mit der Erwartung verknüpft werden, dass in dem laufenden Widerspruchsverfahren der Mangel der FFH-Verträglichkeitsstudie ohne Weiteres behoben wird.

Dem Ausgang des Verfahrens kann daher nicht die Bedeutung zugemessen werden, dass zukünftig jegliche Generierung weiteren Bootsverkehrs innerhalb des Gesamtgebiets zu unterbinden ist. Die hier vorgelegte FFH-Verträglichkeitsprüfung lässt aber die offensichtlichen und mit der größten Wahrscheinlichkeit auftretenden Auswirkungen einer Zunahme des Bootsverkehrs außer Acht und vermag insoweit auch keine Antwort zu geben, weil dieser Aspekt nicht weiter untersucht wurde. Die Verträglichkeitsprüfung enthält auch keine nachvollziehbare Erklärung dazu, warum dieses Vorhaben, unzweifelhaft schon eine der größeren Steganlagen am Schwernerer See, noch einer Bagatellgrenze unterfallen sollte, ohne das Argument auszuräumen, dass damit auch jedem weiteren Antrag auf Anlage von Stegen jedenfalls nicht mit dem Argument einer Belastung des Natura 2000-Gebiets durch zunehmende Bootsdichte entgegengetreten werden könnte. Erst wenn durch entsprechende Untersuchungen bzw. begleitend ggf. auch durch Regelungen, die nach einem Managementplan für das Gesamtgebiet umzusetzen wären, ein valider Nachweis des Ausschlusses von Beeinträchtigungen erbracht wäre, käme eine Zulassung des Vorhabens im Eilverfahren in Betracht.

Die Kammer hat erwogen, die Herstellung des Baukörpers, von dem selbst nach der nach Überzeugung des Gerichts insoweit verwertbaren FFH-Verträglichkeitsstudie keine erheblichen bzw. die Bagatellgrenze überschreitenden Beeinträchtigungen ausgehen, zuzulassen und lediglich die Nutzungsmöglichkeit für die 19 Gastliegeplätze und den Fahrgastschiffanleger zu unterbinden. Angesichts des derzeit aber anzunehmenden Unterliegens der Beklagten im Hauptsacheverfahren wäre die (vorläufige) Zulassung eines solchen weitestgehend funktionslosen Steges jedoch unangemessen, so dass auch bei der Annahme, die Dauerliegeplätze selbst könnten beeinträchtigungslos errichtet und genutzt werden, wegen der Integration in die Gesamtanlage

und ihres lediglich kleinen Anteils hieran diese von der aufschiebenden Wirkung mitumfasst werden.

2. Selbst wenn man anders als das Gericht den Ausgang des Verfahrens der Hauptsache derzeit wegen des noch laufenden Widerspruchsverfahrens als noch offen betrachten wollte, käme das Gericht hier nicht zu einem anderen Ergebnis. Denn insoweit stellen sich die Interessen des Antragsgegners zu 2. als Betreiber der Steganlage nicht als vorrangig gegenüber dem von der Antragstellerseite vertretenen Schutzinteresse für das Natura-2000-Gebiet dar. Dieses Abwägungsergebnis ergibt sich aus den Besonderheiten des Falles. Für die herzustellenden Dauerliegeplätze ist festzustellen, dass es ersatzweise auch an anderen nicht vom jetzigen Vorhabenstandort weit entfernt liegenden Standorten Möglichkeiten der Anmietung gibt, zumal hier nur drei Plätze geplant waren. Auch für die sogenannten Gastlieger gibt es derzeit in zur Innenstadtlage zumutbarer Entfernung Anlegemöglichkeiten, namentlich bei den einzelnen Vereinen. Auch bei Betrachtung einer Erschließungsfunktion des Anlegers ist festzustellen, dass nicht jeder Buchtbereich und jede in Seelage befindliche Gastronomie eigene Anleger braucht, zumal wenn diese Orte landseitig über den touristisch hochfrequentierten Franzosenweg erschlossen sind, so dass jedenfalls für die Dauer des Hauptsacheverfahrens hier ein Ausweichen zumutbar ist. Auch im Hinblick auf den Fahrgastschiffanleger ist festzustellen, dass angesichts des auch derzeit stattfindenden Fahrgastschiffbetriebes auch für nicht der Weißen Flotte zugehörige Schiffe ein Ausweichen auf andere Anlegemöglichkeiten zumutbar erscheint, so dass sich daraus jedenfalls kein überwiegendes vorübergehendes Zulassungsbedürfnis ergibt, wenn man im Gegenzug die für das Natura-2000-Gebiet daraus möglicherweise resultierenden Belastungen „gegenrechnet“, die ihrerseits aber quasi unumkehrbar wären, würden sie zu einem erheblichen Eingriff führen. Nicht einzubeziehen in die Betrachtungen sind dabei auch ggf. schon durch die Antragsgegnerseite vorgenommene Investitionen (vgl. insoweit die Ausführungen zur Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung in dem angefochtenen Bescheid), denn solche sind vor der Schaffung von vollziehbarem „Baurecht“ nicht in die Interessenabwägung einzubeziehen, da sie auf eigenes wirtschaftliches Risiko erfolgen.

Die Kostenentscheidung richtet sich nach § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Streitwertfestsetzung für diesen von einem Naturschutzverband gestellten Antrag im einstweiligen Rechtsschutz beruht auf §§ 52 Abs. 1, 53 Abs. 3 Nr. 2 GKG; die Halbierung des nach dem Streitwertkatalog für die Verwaltungsgerichtsbarkeit in solchen Verfahren anzusetzenden Streitwertes von 15.000,- € trägt der Vorläufigkeit des Verfahrens Rechnung.

Rechtsmittelbelehrung:

I.
Gegen den Beschluss zu 1. steht den Beteiligten die Beschwerde zu.

Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe der Entscheidung schriftlich bei dem Verwaltungsgericht Schwerin, Wismarsche Straße 323 a, 19055 Schwerin, einzulegen.

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht bereits mit der Beschwerde vorgelegt worden ist, bei dem Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern, Domstraße 7, 17489 Greifswald, einzureichen. Sie muss einen bestimmten Antrag enthalten, die Gründe darlegen, aus denen die Entscheidung abzuändern oder aufzuheben ist und sich mit der angefochtenen Entscheidung auseinandersetzen. Das Oberverwaltungsgericht prüft nur die dargelegten Gründe.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Die Beteiligten müssen sich durch Bevollmächtigte im Sinne von § 67 Abs. 4 Sätze 3 bis 7 VwGO vertreten lassen. Ein Beteiligter, der nach Maßgabe der Sätze 3, 5 und 7 zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

II.
Gegen den Beschluss zu 2. kann schriftlich oder zu Protokoll der Geschäftsstelle bei dem Verwaltungsgericht Schwerin, Wismarsche Straße 323 a, 19055 Schwerin, Beschwerde eingelegt werden.

Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,-- Euro übersteigt oder das Verwaltungsgericht die Beschwerde in dem Beschluss zugelassen hat. Sie ist innerhalb von sechs Monaten einzulegen, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat; ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann sie noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

REGISTRARIN
Geschäftl. d. **27. Aug. 2023**
Dorothea Jüdel
als stellv. Beamt. in der Geschäftsst. 