



VERWALTUNGSGERICHT TRIER

URTEIL

IM NAMEN DES VOLKES

In dem Verwaltungsrechtsstreit
der Frau ***,

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Trilsbach, Jakobs und Kollegen,
Ostallee 53, 54290 Trier,

g e g e n

das Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Präsidenten der Struktur- und
Genehmigungsdirektion Nord, Stresemannstraße 3 - 5, 56068 Koblenz,

- Beklagter -

beigeladen:

Stadt Bernkastel-Kues, vertreten durch den Bürgermeister der Verbandsgemeinde
Bernkastel-Kues, Gestade 18, 54470 Bernkastel-Kues,

w e g e n Wasserrechts

hat die 9. Kammer des Verwaltungsgerichts Trier aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 6. Januar 2025, an der teilgenommen haben

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens trägt die Klägerin mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, welche diese selbst trägt.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Klägerin wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des jeweils zu vollstreckenden Betrages abzuwenden, wenn nicht der Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

Die Klägerin, Eigentümerin eines Wohnhauses und Weingutes in der *** in Bernkastel-Kues, Ortslage ***, wendet sich gegen eine wasserrechtliche Plangenehmigung vom 11. November 2020.

Die Beigeladene beantragte am 9. September 2019 eine Plangenehmigung zur Errichtung und zum Betrieb zweier neuer Moselanlegestellen für die Fahrgastschiffahrt bei Mosel-km *** und Mosel-km *** am linken Ufer in der Ortslage ***. An den – baugleich geplanten – Schiffsanlegestellen sollten sowohl Fahrgastschiffe als auch Flusskreuzfahrtschiffe anlegen, wobei an jeder Anlegestelle bis zu zwei Schiffe nebeneinander anlegen können. Dazu war beabsichtigt, an zwei Stellen der Uferböschung eine Zugangsbrücke und einen Anlegerponton zu errichten. Die Zugangsbrücken sollten in der Uferböschung durch ein Brückenlager befestigt und der jeweilige Anlegerponton mit abgespannten Verankerungsseilen an zwei Festmachepunkten in der Uferböschung angeschlossen werden. Außerdem waren ein Trinkwasseranschluss und ein Landstromanschluss für zwei Schiffe je Anlegestelle geplant. Das Vorhaben liegt im unbeplanten Innenbereich der Beigeladenen.

In der vorgelegten schalltechnischen Immissionsprognose des Ingenieurbüros *** vom 19. März 2020 ist festgehalten, dass von dem Vorhaben keine unzulässigen Lärmimmissionen ausgingen. Bei der Erstellung der Prognose sei davon ausgegangen worden, dass sich die tatsächliche Bebauung der im Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues, Bereich *** zur Mischnutzung dargestellten Fläche als Mischgebiet entwickelt habe. Im Rahmen der Immissionsprognose wurde ein von den geplanten Schiffsanlegestellen verursachter Beurteilungspegel (Zusatzbelastung) in Höhe von 52 dB(A) am Immissionsort ***, am Immissionsort *** in Höhe von 47 dB(A) und am Immissionsort *** in Höhe von 44 dB(A) ermittelt.

Nach Durchführung einer UVP-Vorprüfung und Bekanntgabe des Ergebnisses am 17. April 2020 über das zentrale Internetportal (www.uvp-verbund.de) erteilte der Beklagte am 11. November 2020 den streitgegenständlichen Plangenehmigungsbescheid. Der Bescheid war mit zahlreichen Nebenbestimmungen versehen.

Unter III. 5 (Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz) ist festgehalten:

„5.1 Für die Steganlagen sind Landstromanschlüsse vorzuhalten. Die Flusskreuzfahrtschiffe müssen den geplanten Landstromanschluss nutzen, sodass keine schiffseigenen Stromerzeuger in Betrieb sind.

5.2 Die Anlieferung von Waren sowie der Bustransfer von Passagieren dürfen ausschließlich zur Tageszeit (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) erfolgen.

5.3 Veranstaltungen auf dem Oberdeck der Schiffe sind nicht zulässig.“

Zur Begründung wurde festgehalten, dass die Voraussetzungen für die Erteilung eines Plangenehmigungsbescheides vorlägen. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung nach anderen Vorschriften sei nicht erforderlich.

Bezüglich der Immissionsbelastung durch Lärm, Abgas und Staub werde das Risiko eines Schadstoffeintrags im Planungsgebiet durch ordnungsgemäß gewartete Baumaschinen sowie einen sachgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Materialien so weit wie möglich minimiert. Auch würden mit der Vorhaltung eines

Landstromanschlusses Lärm- und Schadstoffemissionen reduziert, da die Schiffsgeneratoren während der Liegezeiten der Schiffe abgeschaltet werden könnten.

Aus der vorgelegten gutachterlichen Stellungnahme des schalltechnischen Ingenieurbüros *** vom 19. März 2020 ergebe sich, dass durch das Planvorhaben selbst bei einer „worst-case-Betrachtung“ die Immissionswerte an der nächstgelegenen schutzbedürftigen Wohnbebauung sicher eingehalten bzw. um mindestens 8 dB unterschritten würden. Unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen seien keine unzulässigen Geräuschemissionen durch die geplanten Schiffsanlegestellen zu erwarten.

Das Vorhaben führe nicht zu einer unzulässigen Eigentumsbeschränkung privater Grundstückseigentümer. Die Plangenehmigung habe keine enteignungsrechtliche Vorwirkung. Von dem Vorhaben gingen auch keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen aus. Dort, wo Schutzgüter durch das Vorhaben berührt würden, seien die Beeinträchtigungen teilweise von nur temporärer Natur (während der Bauphase) bzw. würden durch die geplanten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen minimiert und im Übrigen durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Gegen diesen Plangenehmigungsbescheid hat die Klägerin am 28. August 2024 die vorliegende Klage erhoben.

Sie trägt vor, sie sei erst im März 2024 auf den Sachverhalt aufmerksam geworden, als mit dem Bau der Schiffsanlegestellen begonnen worden sei. Der Plangenehmigungsbescheid sei der Klägerin nicht bekannt gegeben worden. Es habe keinerlei Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden. Daher habe sie keine Einwendungen vorbringen können.

Es sei vorliegend nicht zulässig gewesen, eine Plangenehmigung zu erteilen. Vielmehr hätte lediglich im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens durch Planfeststellungsbeschluss entschieden werden können. Denn Rechte anderer würden jedenfalls nicht nur unwesentlich beeinträchtigt.

So habe der Beklagte selbst offensichtlich Zweifel gehabt, ob der Lärmschutz der Anwohner unzulässig beeinträchtigt werde. Denn er habe selbst veranlasst, dass die Beigeladene ein Lärmgutachten zwecks Überprüfung der Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) einhole. Bereits deshalb sei nicht nachzuvollziehen, dass der Beklagte die Voraussetzungen für ein Plangenehmigungsverfahren angenommen habe. Denn wenn die Bagatellgrenze der Verletzung der Schutzrechte der Klägerin verletzt werde, sei ein Plangenehmigungsverfahren unzulässig. Diese Bagatellgrenze sei nicht gleichzusetzen mit einem Verstoß gegen Immissionsvorschriften nach der TA Lärm. Die Grenze liege vielmehr darunter.

Daneben gehe der Lärmsachverständige *** fälschlich davon aus, dass das Anwesen der Klägerin in einem Mischgebiet liege; dieses liege vielmehr in einem allgemeinen Wohngebiet (WA). Maßgeblich sei insoweit die der Mosel zugewandte Seite der ***, welche den maßgeblichen Charakter bilde.

Im Übrigen hätten das Sachverständigengutachten und damit der Plangenehmigungsbescheid nicht den von den Gästen der Schiffe ausgehenden Lärm berücksichtigt, wenn sich diese abends und in den frühen Nachtstunden auf dem Deck der Schiffe aufhielten. Auch sei der Umstand, dass die Gäste der Schiffe die Fußwege zwischen Mosel und *** total blockierten, unberücksichtigt geblieben. Nicht in Betracht gezogen sei zudem, dass während des An- und Ablegevorgangs der Schiffe jeweils mindestens eine halbe Stunde die Dieselgeneratoren arbeiteten. Ferner werde auch bei untersagten Veranstaltungen zur Nachtzeit durch auf dem Deck aufhältige Gäste und Besatzungsmitglieder erheblicher Lärm verursacht. Im Übrigen störten auch die Lichtstrahler der Schiffe die Nachtruhe.

Daneben landeten bereits tatsächlich Schiffe an der neu geschaffenen Anlegestelle bei km *** an, obwohl noch keine Landstromversorgung geschaffen worden sei, so dass diese mit den – immissionsträchtigen – Stromgeneratoren der Schiffe in Betrieb gehalten würden.

Die Klägerin beantragt,

den Plangenehmigungsbescheid des Beklagten vom 11. November 2020 aufzuheben.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er ist der Auffassung, die klägerische Rüge, dass zu Unrecht ein Plangenehmigungsverfahren durchgeführt worden sei, sei mangels drittschützender Wirkung unbeachtlich. Soweit die Klägerin behauptete, dass das Lärmgutachten zu Unrecht davon ausgehe, dass der maßgebliche Gebietstyp ein allgemeines Mischgebiet sei, müsse dem widersprochen werden. So betreibe nicht nur die Klägerin selbst eine Vinothek, die in einem – von der Klägerin angenommenen – allgemeinen Wohngebiet unzulässig sei. Auch befänden sich u.a. ein Gebäude der Agentur für Arbeit, mehrere Ferienwohnungen und Hotels, ein Architektenbüro, ein Supermarkt sowie eine Bank in der direkten Umgebung, so dass von einem Mischgebiet auszugehen sei.

Die Beigeladene stellt keinen eigenen Antrag.

Sie trägt vor, dass erstmalig mit der Sitzung des Stadtrates vom 7. Mai 2018 und danach mehrfach in öffentlicher Sitzung des Hauptausschusses sowie des Bau-, Verkehrs- und Umweltausschusses der Stadt Bernkastel-Kues über Planungsleistungen, die Vergabe schalltechnischer Untersuchungen, statische Berechnungen und Baugrundgutachten beraten und beschlossen worden sei. Die diesbezüglichen Tagesordnungspunkte seien dem Amtsblatt zu entnehmen gewesen. Auch sei das Ergebnis der UVP-Vorprüfung im zentralen Internetportal bekanntgegeben worden. Auf diese Weise habe die Klägerin vom streitgegenständlichen Vorhaben Kenntnis erlangen können. Im Übrigen befänden sich die Vorhabengrundstücke in einer durch den Flächennutzungsplan festgesetzten Mischbaufläche.

Die Kammer hat Beweis erhoben durch Inaugenscheinnahme der Örtlichkeit. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Sitzungsniederschrift Bezug genommen.

Die weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes ergeben sich aus dem Protokoll der mündlichen Verhandlung sowie den durch die Beteiligten zur Gerichtsakte gereichten Schriftsätzen und die vorgelegte Verwaltungsakte des

Beklagten. Die genannten Unterlagen lagen jeweils vor und waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung und Entscheidungsfindung.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig (I.), hat in der Sache jedoch keinen Erfolg (II.).

I. Die Klage ist zulässig, insbesondere ist sie nicht unter Verstoß gegen die Frist des § 74 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) bzw. die Jahresfrist gem. § 58 Abs. 2 VwGO erhoben worden. Vorliegend ist die Klage gegen den Plangenehmigungsbescheid vom 11. November 2020 zwar erst am 28. August 2024 erhoben worden. Der Lauf der Jahresfrist setzt jedoch in jedem Fall die ordnungsgemäße Zustellung bzw. Bekanntgabe des angegriffenen Verwaltungsaktes voraus. Daran fehlt es vorliegend unstreitig.

Für diesen Fall ist § 58 VwGO überhaupt nicht einschlägig und es wird weder die Frist des § 74 VwGO noch die des § 58 Abs. 2 VwGO in Gang gesetzt. Erhebt daher – wie vorliegend – ein von einem Verwaltungsakt mit Drittwirkung Betroffener Klage gegen den Verwaltungsakt, so läuft die Frist des § 58 Abs. 2 VwGO aus Gründen der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit weder unmittelbar noch entsprechend (vgl. bereits BVerwG, Urteil vom 25. Januar 1974 – 4 C 2.72 – BVerwGE 44, 294 <300 f.>., juris LS 1).

Soweit die Beigeladene der Auffassung ist, die Klägerin hätte vom streitgegenständlichen Vorhaben durch die Befassung in lokalen Gremien ab Mai 2018 und die Veröffentlichung des Ergebnisses der UVP-Vorprüfung im Internet am 17. April 2020 Kenntnis erlangen können, führt dies auch nicht zu einer Verwirkung des Klagerechts.

Es ist zwar in der Rechtsprechung anerkannt, dass etwa ein Nachbar, der geltend macht, durch eine Baugenehmigung, die ihm zwar nicht vorschriftsmäßig bekanntgegeben worden ist, von der er aber in anderer Weise sichere Kenntnis erlangt hat oder hätte erlangen müssen, in seinen Rechten verletzt zu sein, seine Anfechtungsbefugnis verliert, wenn er nicht innerhalb der Frist des § 70 Abs. 1 oder § 74 Abs. 1 i.V.m. § 58 Abs. 2 VwGO das statthafte Rechtsmittel einlegt (st. Rspr.,

vgl. BVerwG, Urteile vom 25. Januar 1974 – 4 C 2.72 – BVerwGE 44, 294 <300 f.> und vom 28. August 1987 – 4 N 3.86 – BVerwGE 78, 85 <88 und LS 1>; Beschluss vom 11. September 2018 – 4 B 34.18 – Buchholz 310 § 70 VwGO Rn. 9, jeweils juris). Hierbei handelt es sich um eine Ausprägung des Grundsatzes von Treu und Glauben, der seine Grundlage im nachbarschaftlichen Gemeinschaftsverhältnis findet (vgl. BVerwG, Urteile vom 25. Januar 1974 – 4 C 2.72 – , a.a.O. und vom 28. August 1987 – 4 N 3.86 –, a.a.O.).

Vorliegend liegt ein derartiges nachbarschaftliches Gemeinschaftsverhältnis jedoch nicht vor, so dass ein derartiger Verlust der Anfechtungsbefugnis nicht eintreten kann (vgl. BVerwG, Beschluss vom 13. März 2020 – 8 B 2.20 –, juris Rn. 17). Denn der streitgegenständliche Fall ist nicht mit demjenigen eines von einem Bauvorhaben betroffenen Nachbarn zu vergleichen. Ein Gemeinschaftsverhältnis zwischen der Klägerin als Anwohnerin von *** bzw. Inhaberin der Vinothek und dem Beklagten als Antragsteller oder der Beigeladenen als Betreiberin der Schiffsanlegestellen besteht nicht. Es ist demzufolge nicht von der Klägerin zu erwarten, dass sie von der Behandlung des Vorhabens in den Gremien der Stadtverwaltung erfahren hat oder davon hätte erfahren müssen. Auch bestand keinerlei Obliegenheit, das Ergebnis der – ihr unbekannt – UVP-Vorprüfung im Internet abzurufen. Mithin ist davon auszugehen, dass die Klägerin – wie von ihr vorgetragen – erst mit Beginn der Bauarbeiten an der Anlegestelle im März 2024 und der anschließenden Einsichtnahme in die Verwaltungsakten von der streitgegenständlichen Plangenehmigung Kenntnis erlangt hat.

II. Die mithin zulässige Klage ist unbegründet. Die angefochtene Plangenehmigung vom 11. November 2020 verletzt keine subjektiv-öffentlichen Rechte der Klägerin (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Bei der gegenständlichen Neuanlage zweier neuer Schiffsanlegestellen für die Fahrgastschiffahrt handelt es sich um Schifffahrtsanlagen nach § 43 Abs. 2 Nr. 3 Landeswassergesetz (LWG). Nach § 43 Abs. 1 Satz 1 LWG bedarf das Errichten und Betreiben sowie die wesentliche Änderung von Schiffsanlagestellen auf schiffbaren Gewässern der Planfeststellung oder Plangenehmigung. Gem. § 1 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) i.V.m. § 74 Abs. 6

Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) kann an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden.

Im Rahmen der Genehmigungserteilung ist das Vorliegen von Versagungsgründen gem. § 74 Abs. 6 Satz 1 VwVfG zu überprüfen und im Anschluss eine Abwägung vorzunehmen.

Dies vorausgeschickt begegnet die streitgegenständliche Plangenehmigung keinen rechtlichen Bedenken.

1. Die Klägerin kann sich zunächst nicht darauf berufen, dass der Beklagte sich auf die Erteilung einer Plangenehmigung beschränkt und kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt hat. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass Drittbetroffenen grundsätzlich kein subjektives Recht auf Einleitung und Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zusteht, so dass ein am Verwaltungsverfahren zu Beteiligender die Befugnis zur Anfechtung der getroffenen Verwaltungsentscheidung grundsätzlich nicht allein aus der Verletzung der ihn betreffenden Verfahrensvorschriften herleiten kann. Vielmehr muss sich aus seinem Vorbringen darüber hinaus auch ergeben, dass sich der gerügte Verfahrensfehler möglicherweise auf seine Rechte selbst ausgewirkt hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Dezember 2003 – 9 A 73.02 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 58; BVerwG, Beschluss vom 4. April 2012 – 9 B 95.11 –, Rn. 6; VGH BW, Urteil vom 20. November 2008 – 5 S 1694/07 –, Rn. 29, jeweils juris). Der erforderliche Kausalzusammenhang ist nur dann gegeben, wenn nach den Umständen des jeweiligen Falles die konkrete Möglichkeit besteht, dass die zuständige Behörde ohne den Verfahrensfehler anders entschieden hätte, d. h. eine andere Sachentscheidung gerade im Hinblick auf solche Belange ergangen wäre, auf deren Berücksichtigung der Betroffene einen Anspruch hat (vgl. BVerwG, Beschluss vom 12. Juni 1998 – 11 B 19.98 – DVBl. 1998, 1184 sowie VGH BW, Beschluss vom 7. Mai 1998 – 5 S 1060/98 – m.w.N., NVwZ 1999, 550, jeweils juris). Dafür ist vorliegend nichts vorgetragen oder ersichtlich.

2. Nachbarschützende Versagungsgründe für die streitgegenständliche Genehmigung liegen nicht vor.

Eine Plangenehmigung ist gem. § 43 Abs. 1 Satz 2 LWG zu versagen, wenn Anforderungen nach dem Wasserhaushaltsgesetz, nach diesem Gesetz oder nach anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden.

Dies ist vorliegend nicht der Fall. Insbesondere liegt kein Verstoß gegen §§ 22 Abs. 1, 3 Abs. 1 und 2 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) wegen unzulässiger Lärmimmissionen vor.

a) Da die Schiffsanlegestelle in ihrer Gesamtheit grundsätzlich eine vom Bundesimmissionsschutzgesetz erfasste Anlage ist (§ 3 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 BImSchG), die nicht den Genehmigungspflichten dieses Gesetzes unterfällt, gilt der Grundsatz des § 22 Abs. 1 BImSchG. Demnach ist dafür zu sorgen, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen verhindert (§ 22 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG) und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden (§ 22 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen sind nach § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Wo dabei die Grenze der erheblichen Belästigung liegt, hängt von den vom Tatsachengericht zu würdigenden Umständen ab (vgl. BVerwG, Urteil vom 7. Mai 1996 – 1 C 10.95 –, BVerwGE 101, 157, juris).

Soweit es – wie hier – um Lärmeinwirkungen geht, kommt es darauf an, ob diese – bezogen auf das Empfinden eines verständigen Durchschnittsmenschen, nicht auf die individuelle Einstellung eines besonders empfindlichen Dritten – das zumutbare Maß überschreiten (vgl. BVerwG, Urteil vom 7. Oktober 1983 – 7 C 44.81 –, BVerwGE 68, 62 sowie Urteil vom 29. April 1988 – 7 C 33.87 –, NJW 1988, 2396 f., jeweils juris).

Bei der Ermittlung dessen, was zumutbar ist, kann vorliegend auf die Richtwerte der auch für nicht genehmigungspflichtige Anlagen geltenden TA Lärm abgestellt werden (vgl. Ziff. 1 TA Lärm). Der TA Lärm kommt, soweit sie den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen iSd § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG konkretisiert, eine im gerichtlichen Verfahren zu beachtende Bindungswirkung zu. Die normative Konkretisierung des gesetzlichen Maßstabs für die Schädlichkeit von

Geräuschen ist jedenfalls insoweit abschließend, als sie bestimmte Gebietsarten und Tageszeiten entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit bestimmten Immissionsrichtwerten zuordnet und das Verfahren der Ermittlung und Beurteilung der Geräuschimmissionen vorschreibt (BVerwG, Urteil vom 29. August 2007 – 4 C 2.07 –, BVerwGE 129, 209-219, juris Rn. 12).

b) Maßgeblich für den einschlägigen Beurteilungspegel nach Ziffer 6.1 TA Lärm ist dabei, in welchem Gebietstyp gem. § 34 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) i.V.m § 1 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) sich die Anlage im hier vorliegenden unbeplanten Innenbereich befindet. Unstreitig befindet sich das Grundstück der Klägerin in einem im Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues zur Mischnutzung ausgewiesenen Gebiet.

Bei der Bestimmung der Art der baulichen Nutzung kommt es nicht nur auf die Bebauung in der unmittelbaren Nachbarschaft des Grundstückes an, sondern auch auf die Bebauung der weiteren Umgebung, insoweit als auch diese noch prägend auf das streitgegenständliche Grundstück einwirkt. Der räumliche Umkreis, innerhalb dessen die tatsächlich vorhandene, städtebauliche Situation zu bewerten ist, lässt sich nicht schematisch, etwa durch Angabe von bestimmten Entfernungen, beurteilen. Es ist daher die gesamte städtebauliche Situation zu würdigen, in die das für die Bebauung vorgesehene Grundstück eingebettet ist (vgl. VG München, Urteil vom 21. Juni 2004 – M 8 K 03.6551 –, juris Rn. 21 unter Verweis auf BVerwG, Urteil vom 26. Mai 1978 – 4 C 9.77 –).

aa) Entgegen der klägerischen Ansicht hat sich das Gepräge des Gebietes um das Grundstück der Klägerin nicht faktisch zu einem allgemeinen Wohngebiet (WA) gem. § 4 BauNVO entwickelt. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme handelt es sich vorliegend vielmehr um ein Mischgebiet i.S.d. § 6 BauNVO (MI).

Allgemeine Wohngebiete dienen nach § 4 Abs. 1 BauNVO vorwiegend dem Wohnen. Allgemein zulässig sind gemäß § 4 Abs. 2 BauNVO neben Wohngebäuden (Nr. 1) die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe (Nr. 2) und Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke (Abs. 2 Nr. 3). Darüber hinaus können nach § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise

auch Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen zugelassen werden.

Insgesamt ist das charakteristische Erscheinungsbild eines allgemeinen Wohngebiets das einer vorherrschenden, also deutlich überwiegenden Wohnnutzung und einer Mischung weiterer Nutzungen, auf die die Bewohner des Gebiets im Rahmen einer verbrauchernahen Versorgung angewiesen oder die mit dem hohen durch diesen Wohngebietstyp gewährleisteten Maß an Wohnruhe vereinbar sind (OVG RP, Urteil vom 4. Oktober 2023 – 1 A 10514/23.OVG –, juris Rn. 45 – 46; vgl. z. B. Stock in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Werkstand: 15. EL Mai 2023, § 4 BauNVO Rn. 1).

Die Eigenart des Mischgebiets als Baugebietstyp wird hingegen gemäß § 6 Abs. 1 BauNVO dadurch gekennzeichnet, dass es sowohl dem Wohnen als auch der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören, dient. Der Ordnungsgeber hat die beiden Hauptnutzungsarten nicht in ein Rangverhältnis zueinander gestellt. Vielmehr ist das Mischgebiet nach seiner typischen Eigenart für Wohnen und nichtstörendes Gewerbe gleichermaßen offen. Die Nutzungen des Mischgebiets zum Wohnen und zur Unterbringung nicht wesentlich störender Gewerbebetriebe stehen als gleichwertige Funktionen nebeneinander. Das Verhältnis der beiden Nutzungsarten ist weder nach der Fläche noch nach Anteilen zu bestimmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 28. April 1972 – 4 C 11.69 – BVerwGE 40, 94 <100>; Urteil vom 4. Mai 1988 – 4 C 34.86 – BVerwGE 79, 309 <311>, jeweils juris).

Dieses gleichwertige Nebeneinander zweier Nutzungsarten setzt zum einen wechselseitige Rücksichtnahme der einen Nutzung auf die andere und deren Bedürfnisse voraus; es bedeutet zum anderen aber auch, dass keine der Nutzungsarten ein deutliches Übergewicht über die andere gewinnen darf (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11. April 1996 – 4 B 51.96 –, juris Rn. 5 - 6, unter Verweis auf BVerwG, Urteil vom 25. November 1983 – 4 C 64.79 – BVerwGE 68, 207 <210 f.>; Urteil vom 21. Februar 1986 – 4 C 31.83 – Buchholz 406.12 § 6 BauNVO Nr. 7 = NVwZ 1986, 643).

Nach dem Ergebnis der Ortsbesichtigung befindet sich das Grundstück der Klägerin in einem Mischgebiet. Bei der Betrachtung des Gebietes stellt das Gericht auf die unmittelbare Umgebung des streitgegenständlichen Grundstücks ab, also neben den Gebäuden um das Grundstück auf das Gebiet zwischen ***, ***, ***, *** und ***, welches das Gericht im Rahmen der Ortsbesichtigung in Augenschein genommen hat. Dieses Gebiet stellt sich als einheitliches Baugebiet dar, die Bebauung und die Art der Nutzung ist insoweit im gesamten Areal vergleichbar, sodass das Gebiet auf das Grundstück der Klägerin prägend einwirkt. Der Ansatz der Klägerin, lediglich die der Mosel zugewandte Seite der *** zu betrachten, entspricht nicht den tatsächlichen Verhältnissen und würde das Gebiet unnatürlich aufspalten. Insbesondere hat die *** keinen gebietstrennenden Charakter, was sich im Übrigen bereits daran zeigt, dass sich das Weingut der Klägerin (Weingut und Lager) über beide Seiten der *** erstreckt.

Das so beschriebene Gebiet ist geprägt von einer Reihe reiner Wohngebäude sowie von Gebäuden, in denen neben Wohnungen auch Gewerbebetriebe, etwa ein IT-Unternehmen, ein Unternehmen für Zahntechnik, ein Fitnessstudio, ein Versicherungsbüro oder ein Fortbildungsinstitut untergebracht sind. Bereits unmittelbar gegenüber des Wohngebäudes der Klägerin befindet sich ferner der Keller bzw. das Lager des Weingutes der Klägerin. Im Hofbereich befinden sich weinbautypische Gerätschaften und Arbeitsmaterialien, etwa ein Seilzug und ein Lagerbereich mit Europaletten. Im das Wohnhaus umgebenden Gebiet finden sich des Weiteren ein Cafe/Bäckerei, eine Außenstelle der Bundesagentur für Arbeit, eine großflächige Gärtnerei, mehrere (teilweise bereits stillgelegte) Weingüter samt Nebeneinrichtungen (etwa ein Verwalterhaus (***) oder eine Lager- und Betriebsfläche (***)), ein Hotel, Ferienwohnungen, ein Restaurant und ein Musik-Nachtklub („***“). Diese übergangslos nebeneinander bestehende, vielfältige Nutzung führt zur Überzeugung des Gerichts dazu, dass vorliegend von einem Mischgebiet auszugehen ist.

bb) Lediglich ergänzend wird darauf hingewiesen, dass eine andere Betrachtung auch dann nicht angezeigt wäre, wenn man der Klägerin folgen und hinsichtlich der Art der Nutzung lediglich die der Mosel zugewandte Seite der *** betrachten wollte. Denn auch auf dieser Seite der *** befindet sich im Umkreis weniger Meter um das Grundstück der Klägerin neben einem weiteren Weingut ein Wohngebäude mit

Büroräumen (z.B. ***), ein großes Hotel (Hotel ***) wie auch der bereits erwähnte Nachtclub „****“, sodass auch insoweit vom Bestehen eines Mischgebietes auszugehen ist.

cc) Dementsprechend ist nach Nr. 6.1 lit. d) TA Lärm tagsüber der Immissionsrichtwert von 60 dB(A) maßgeblich. Ferner dürfen kurzzeitige Geräuschspitzen diesen Wert am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) überschreiten (Spitzenwertkriterium).

Vorliegend wurde durch die schalltechnische Immissionsprognose vom 19. März 2020 ein von den geplanten Schiffsanlegestellen verursachter höchster Beurteilungspegel (Zusatzbelastung) in Höhe von 44 dB (A) am Grundstück der Klägerin, dem Immissionsort ***, ermittelt. Somit wird der zulässige Immissionsrichtwert nach TA Lärm in Höhe von 60 dB(A) um 16 dB(A) unterschritten. Der ermittelte Spitzenpegel in Höhe von 75 dB(A) bleibt unter der Grenze von 90 dB(A), sodass auch das Spitzenwertkriterium eingehalten wird.

Die Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen setzt ferner gem. Ziff. 3.2.1 TA Lärm i. d. R. eine Prognose der Geräuschimmissionen der zu beurteilenden Anlage und, sofern im Einwirkungsbereich der Anlage andere Anlagengeräusche auftreten, die Bestimmung der Vorbelastung sowie der Gesamtbelastung nach Nummer A.1.2 des Anhangs der TA Lärm voraus. Die Bestimmung der Vorbelastung kann jedoch entfallen, wenn die Geräuschimmissionen der zu beurteilenden Anlage die Immissionsrichtwerte nach Nummer 6.1 der TA Lärm um mindestens 6 dB(A) unterschreiten.

Dadurch, dass im vorliegenden Fall die ermittelten Geräuschimmissionen der Anlage (Beurteilungspegel) den zulässigen Immissionsrichtwert für Mischgebiete am Tag in Höhe von 60 dB(A) an allen Immissionsorten, insbesondere dem Immissionsort ***, um mehr als 6 dB(A) unterschreiten, konnte der Gutachter nach Nr. 3.2.1 der TA Lärm auf die Bestimmung einer evtl. bestehenden Vorbelastung (z. B. durch andere gewerbliche Anlagen) verzichten. Unter diesen Voraussetzungen ist davon auszugehen, dass der von der Anlage verursachte Immissionsbeitrag im Hinblick auf die Gesamtbelastung als nicht relevant anzusehen ist (Irrelevanzkriterium).

Mit ihrem Einwand, die Lärmbelastung während des An- und Ablegevorgangs der Moselkreuzfahrtschiffe sei „völlig außer Acht gelassen“ worden, vermag die Klägerin in diesem Zusammenhang nicht durchzudringen. Zunächst ist die vom An- und Ablegevorgang der Schiffe verursachte Lärmbelastung bereits nicht in die Berechnung einzustellen (s. dazu u. dd)). Im Übrigen hat der anwesende Sachbearbeiter des Sachverständigenbüros ***, der für die Beigeladene das Lärmimmissionsgutachten erstellt hat, diesbezüglich im Rahmen der mündlichen Verhandlung für das Gericht plausibel und nachvollziehbar dargelegt, dass bei einer konservativen Betrachtung auch unter Berücksichtigung der An- und Ablegevorgänge sowie unter Zugrundelegung einer durchgehenden Belegung der Anlegestellen mit vier Kreuzfahrtschiffen und gleichzeitigem Betrieb von Dieselgeneratoren eine Lärmbelastung von 47 dB(A) am Immissionsort *** errechnet werden könne. Diese Berechnung beruhe auf den Erfahrungswerten der Gutachter und erfolge unter der Annahme, dass das jeweils größte Kreuzfahrtschiff mit den größten Lärmimmissionen der Berechnung zugrunde gelegt wird. Auch sei ein Geländemodell unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauung und Struktur der Umgebung erstellt worden.

Diesen Ausführungen ist die Klägerin nicht substantiiert entgegengetreten. Insbesondere macht sie nicht geltend, dass tatsächlich andere Immissionswerte erreicht würden. Auch bei der Berücksichtigung der An- und Ablegevorgänge ist demnach der zulässige Immissionsrichtwert nach Nr. 6.1 Buchstabe d) TA Lärm tagsüber nicht überschritten.

dd) Die Klägerin dringt mit ihrem Einwand, dass die Lärmbelastung jedenfalls zur Nachtzeit das zulässige Maß überschreite, ebenfalls nicht durch. Im Rahmen der mündlichen Verhandlung erklärte sie insoweit, insbesondere durch das An- und Ablegen der Kreuzfahrtschiffe werde der zulässige Grenzwert für die Nachtzeit überschritten. Dabei sei insbesondere auf die Motorengeräusche durch die Dieselgeneratoren abzustellen, welche den An- und Ablegevorgang prägten.

Der insoweit entstehende Lärm ist jedoch nicht der streitgegenständlichen Schiffsanlegestelle zuzuordnen. Der Lärm, der von Schiffen beim Anlegen erzeugt wird und der durch die Bewegung des Schiffes, den Betrieb von Antriebssystemen, Ruderanlagen oder Bugstrahlrudern erzeugt wird, die für das Manövrieren genutzt

werden, ist vielmehr als verkehrsbezogener Lärm einzustufen. Denn er hängt unmittelbar mit der Fortbewegung des Schiffes zusammen. Er ist nicht etwa bedingt durch die Nutzung der stationären Infrastruktur und entsteht nicht im Zusammenhang mit dem Betrieb der streitgegenständlichen Anlage.

Beschränkungen, die etwa das nächtliche Anlegen von Kreuzfahrtschiffen in Binnengewässern untersagen, können auch nicht der Binnenschiffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO) entnommen werden (vgl. etwa §§ 7.01-7.05, 9.02-9.04 BinSchStrO).

ee) Die indes unstreitig zu berücksichtigenden Fahrzeuggeräusche durch den Gebrauch von Parkplätzen durch Pkw und Busse, Verladegeräusche etwa durch Lkw oder Transporter und übrige Geräuschimmissionen durch den Betrieb von Kühlaggregaten von Lkw oder von Bussen im Standgasbetrieb, welche (etwa gem. Ziff. 7.4 TA Lärm) der streitgegenständlichen Anlage zuzurechnen sind, waren für die Tageszeit Grundlage der schalltechnischen Immissionsprognose des Ingenieurbüros ***. Für die Nachtzeit werden entsprechende Lärmimmissionen – wie auch die von der Klägerin befürchteten Lärmbelastigungen von auf Deck befindlichen Gästen – durch Ziff. 5.2 und 5.3. der Nebenbestimmungen des streitgegenständlichen Bescheides ausgeschlossen, wonach die Anlieferung von Waren wie auch der Bustransfer von Passagieren ausschließlich zur Tageszeit (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) erfolgen dürfen und Veranstaltungen auf dem Oberdeck der Schiffe nicht zulässig sind.

ff) Anderweitige substantiierte Einwendungen im Hinblick auf die ermittelten Immissionswerte hat die Klägerin nicht vorgebracht. Insbesondere ist nicht ersichtlich, inwieweit eine – von der Klägerin nicht näher benannte – Bagatellgrenze überschritten werden soll.

gg) Soweit die Klägerin schließlich rügt, dass beim Anlegevorgang Lichtstrahler ihre Nachtruhe stören, bleibt der Klage auch insoweit der Erfolg versagt. Zwar ist nicht zweifelhaft, dass von Lichtreflexionen mit Blendwirkung schädliche Umwelteinwirkungen von nachbarschutzrelevanter Dimension ausgehen können. Ob dies der Fall ist, richtet sich danach, ob die mit der Lichteinwirkung verbundenen Beeinträchtigungen geeignet sind, nach Art, Ausmaß oder Dauer erhebliche

Belästigungen für die Nachbarschaft herbeizuführen. Davon ist vorliegend jedoch nicht auszugehen.

Ob die Grenze zu einer erheblichen Belästigung durch die von einer Schiffsbeleuchtung ausgehenden Immissionen überschritten ist, kann nicht pauschal anhand einer Beurteilung der Lichtstärke, sondern muss anhand der durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmten Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nachbarschaft beurteilt werden. Dabei sind wertende Elemente wie Herkömmlichkeit, soziale Adäquanz und allgemeine Akzeptanz einzubeziehen (vgl. z.B. OVG SH, Beschluss vom 5. Juli 2017 – 1 LA 12/17 –, NordÖR 2018, 410; OVG RP, Urteil vom 11. Juni 2010 – 1 A 10474/10.OVG –, jeweils juris). Die Beurteilung der Erheblichkeit von Lichteinwirkungen setzt deshalb eine Wertung voraus, die im Sinne einer „Güterabwägung“ die konkreten Gegebenheiten zum einen der emittierenden Nutzung, zum anderen der immissionsbetroffenen Nutzung in Betracht zieht und dabei auch gesetzliche Wertungen berücksichtigt (BVerwG, Urteil vom 29. April 1988 – 7 C 33.87 –, NJW 1988, 2396; OVG RP, Urteil vom 11. Juni 2010 – 1 A 10474/10.OVG –). Dabei entspricht der grundlegende öffentlich-rechtliche Maßstab der Erheblichkeit dem für die Duldungspflicht gegenüber Immissionen im Bereich des Privatrechts maßgeblichen Maßstab der Wesentlichkeit gemäß § 906 BGB (BGH, Urteil vom 23. März 1990 – V ZR 58/89 –, NJW 1990, 2465, juris). Die Beurteilung, ob eine Beeinträchtigung wesentlich i.S.d. § 906 BGB ist, richtet sich dabei nach dem Empfinden eines „verständigen Durchschnittsmenschen“ und danach, was diesem unter Würdigung anderer öffentlicher und privater Belange zuzumuten ist (BGH, Urteil vom 14. November 2003 – V ZR 102/03 –, BGHZ 157, 33, juris).

Dies vorausgeschickt ist festzuhalten, dass die Klägerin durch ihren Wohnort in unmittelbarer Nähe zu den Moselauen, der geprägt ist durch einen regen Schifffahrts- und Publikumsverkehr, welcher über Jahre etabliert ist, einer erhöhten Rücksichtnahme hinsichtlich der Belange der Schifffahrt ausgesetzt ist. Die insoweit bestehenden Beeinträchtigungen durch kurzzeitige Lichtstrahler, welche beim Anlegen eines Schiffes betätigt werden, sind für die Klägerin nicht unzumutbar und müssen von dieser hingenommen werden. Gegen die Überschreitung der Grenze der erheblichen Belästigung spricht dabei insbesondere, dass die Klägerin ohne größeren Aufwand im Rahmen des Ortsüblichen und Sozialadäquaten zumutbare

Abschirmmaßnahmen ergreifen kann. Denn der Eigenschutz gegen Lichtimmissionen kann, anders als der Schutz gegen Lärm oder Gerüche, ohne Einbußen für die Wohnqualität vorliegend durch herkömmliche Maßnahmen wie Vorhänge oder Jalousien innerhalb der Gebäude bewerkstelligt werden (vgl. auch OLG Karlsruhe, Urteil vom 20. Februar 2018 – 12 U 40/17 –, MDR 2018, 790, juris Rn. 48 ff.). Daneben ist festzustellen, dass die Lichteinwirkung der Strahler sich auf die Dauer des Anlegens beschränkt und keineswegs die gesamte Nachtzeit über besteht.

hh) Soweit die Klägerin schließlich rügt, es benutzen bereits Schiffe die Anlegestellen ohne den bislang nicht installierten, aber vorgeschriebenen Landstromanschluss, vermag dies der Klage ebenfalls nicht zum Erfolg zu verhelfen. Die Klägerin kann im Wege der Drittanfechtungsklage lediglich die Überprüfung des Plangenehmigungsbescheids beanspruchen, nicht jedoch Tatsachen, die nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens waren.

Ebenso wenig ist die zwischenzeitlich von der Beigeladenen beantragte Änderungsgenehmigung Gegenstand der vorliegenden Drittanfechtungsklage.

3. Die Plangenehmigung leidet auch nicht unter Fehlern im Rahmen der Ermessensausübung, die Rechte der Klägerin verletzen.

Gem. § 43 Abs. 1 Satz 3 LWG i.V.m. § 12 Abs. 2 WHG steht die Erteilung der Plangenehmigung im pflichtgemäßen Ermessen (Bewirtschaftungsermessen) der zuständigen Behörde. Im Rahmen der Ermessensbetätigung sind dabei Belange Dritter einzubeziehen, deren rechtlich geschützte Interessen von der beantragten Gewässerbenutzung in individualisierter und qualifizierter Weise betroffen werden. Diesen Dritten steht ein Anspruch auf ermessensgerechte – d.h. insbesondere rücksichtnehmende – Beachtung und Würdigung ihrer Belange mit dem ihnen objektiv zustehenden Gewicht zu (vgl. BayVGH, Beschluss vom 4. April 2022 – 8 CS 21.2389 –, juris Rn. 17 m.w.N.).

Dessen eingedenk hat der Beklagte zutreffend festgehalten, dass das streitgegenständliche Vorhaben nicht zu einer unzulässigen Eigentumsbeschränkung privater Grundstückseigentümer – also auch der

Klägerin – führt. Die Notwendigkeit einer pflichtgemäßen Ausübung des Bewirtschaftungsermessens hat der Beklagte erkannt (vgl. S. 14 d. streitgegenständlichen Bescheides).

Soweit die Klägerin geltend macht, dass die Gäste der Schiffe „die Fußwege zwischen Mosel und *** total blockieren“ und „Besucher des Weingutes der Klägerin praktisch von der Begehung des Fußweges völlig ausgeschlossen werden“, ist der diesbezügliche Vortrag völlig unsubstantiiert. Auch nach Durchführung der Ortsbesichtigung ist nicht ersichtlich, inwiefern die Schaffung der streitgegenständlichen Anlegestellen zu der von der Klägerin behaupteten „Total-Blockierung“ des Fußweges führen sollte. Daneben ist auch nicht nachzuvollziehen, inwieweit die ordnungsgemäße Benutzung der öffentlichen Verkehrswege durch die Schifffahrtsgäste die Klägerin in ihren Rechten verletzen sollte.

Auch im Übrigen ist unter Berücksichtigung des wasserrechtlichen Rücksichtnahmegebotes festzuhalten, dass die Belange der Klägerin durch die streitgegenständliche Plangenehmigung hinreichend beachtet werden. Für dieses Ergebnis streitet dabei auch der Umstand, dass nach übereinstimmendem Vortrag der Beteiligten auch bislang bereits Moselkreuzfahrtschiffe sowohl tagsüber wie auch in der Nacht an den bestehenden Pollern vor dem Grundstück der Klägerin angelegt haben und es zu entsprechenden Licht- und Lärmimmissionen gekommen ist. Neuerliche Anlegeorte, die bislang nicht erzeugte Immissionen hervorrufen, werden mithin nicht geschaffen. Vielmehr wird die bislang vorhandene Lärmbelästigung, die durch den Betrieb der Dieselgeneratoren zur Standzeit verstärkt wird, bei Berücksichtigung der Vorgaben der streitgegenständlichen Plangenehmigung sogar gemindert, da insoweit der Betrieb der anliegenden Kreuzfahrtschiffe lediglich unter Zuhilfenahme des – weniger lärmintensiven – Landstromanschlusses zulässig ist.

II. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO. Hinsichtlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen entspricht es der Billigkeit im Sinne des § 162 Abs. 3 VwGO, dass diese ihre außergerichtlichen Kosten selbst trägt, da sie ein Kostenrisiko durch Unterlassen eines eigenen Antrags vermieden hat.

III. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils wegen der Kosten beruht auf § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711 Zivilprozessordnung – ZPO.

IV. Gründe, nach § 124a Abs. 1 VwGO die Berufung zuzulassen, sind nicht gegeben, denn die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch liegt eine Abweichung von obergerichtlicher Rechtsprechung im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 4 VwGO vor.

Rechtsmittelbelehrung

Die Beteiligten können **innerhalb eines Monats** nach Zustellung des Urteils die **Zulassung der Berufung** durch das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz **beantragen**.

Der Antrag ist bei dem **Verwaltungsgericht Trier**, Egbertstraße 20a, 54295 Trier, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Innerhalb **von zwei Monaten** nach Zustellung des Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem **Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz**, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument einzureichen.

Der Antrag auf Zulassung der Berufung und die Begründung müssen durch einen Rechtsanwalt oder eine sonstige nach Maßgabe des § 67 VwGO vertretungsbefugte Person oder Organisation erfolgen. In den Fällen des § 55d VwGO ist ein elektronisches Dokument nach Maßgabe des § 55a VwGO zu übermitteln.

Die Berufung kann nur zugelassen werden, wenn

1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
2. die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
3. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
4. das Urteil von einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts, des Bundesverwaltungsgerichts, des gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
5. ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 15.000,- € festgesetzt (§§ 52, 63 Abs. 1 GKG i.V.m. Ziff. 34.2.1.1 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit i.d.F vom 18. Juli 2013).

Gegen die Festsetzung des Streitwertes steht den Beteiligten und den sonst von der Entscheidung Betroffenen die **Beschwerde** an das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200,00 € übersteigt.

Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn sie **innerhalb von sechs Monaten**, nachdem die Entscheidung zur Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, eingelegt wird.

Die Beschwerde ist bei dem **Verwaltungsgericht Trier, Egbertstraße 20a, 54295 Trier**, schriftlich, nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument oder zu Protokoll der Geschäftsstelle einzulegen. In den Fällen des § 55d VwGO ist ein elektronisches Dokument nach Maßgabe des § 55a VwGO zu übermitteln.
