

# VERWALTUNGSGERICHT OSNABRÜCK



Az.: 1 A 9/14

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

In der Verwaltungsrechtssache

des Herrn A. B. e.K.,  
C.,

Klägers,

Proz.-Bev.:  
Rechtsanwälte Göhmann und Partner,  
Wachtstraße 17 - 24, 28195 Bremen,

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, vertr.d.d. Generaldirektion Wasserstraßen und Schiff-  
fahrt Außenstelle West,  
Cheruskerring 11, 48147 Münster,

Beklagte,

Beigeladen:

D. GmbH, vertr.d.d. Geschäftsführer E. und F.,  
G.,

Proz.-Bev.:  
Rechtsanwälte Roling und Partner,  
Schloßstraße 20 A, 49074 Osnabrück,

Streitgegenstand: Subventionen

hat das Verwaltungsgericht Osnabrück - 1. Kammer - auf die mündliche Verhandlung vom 23. September 2014 durch den Präsidenten des Verwaltungsgerichts Schwenke, den Richter am Verwaltungsgericht Paul, den Richter Alemeyer sowie die ehrenamtlichen Richter H. und I. für Recht erkannt:

Das Verfahren wird eingestellt, soweit der Kläger die Klage zurückgenommen hat.

Die Beklagte wird unter Aufhebung ihres Bescheides vom 18.06.2014 verpflichtet, über den Antrag des Klägers vom 02.05.2013 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

Der Kläger und die Beklagte tragen die Kosten des Verfahrens je zur Hälfte. Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen sind nicht erstattungsfähig.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar.

Der jeweilige Vollstreckungsschuldner kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

### **T a t b e s t a n d**

Die Beteiligten streiten über die Gewährung einer Zuwendung nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen (Förderrichtlinie).

Der Kläger betreibt einen Binnenhafen am Mittellandkanal, auf dem hauptsächlich Futtermittel, Getreide und Düngemittel als Schüttgüter umgeschlagen werden.

Die Stadtwerke Osnabrück AG und die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück mbH stellten unter dem 20.04.2011 einen Antrag auf Klärung der Standortfrage für einen Containerterminal in Bohmte bei der Beklagten. Die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV) fertigte unter dem 30.06.2011 ein Gutachten zur Standortklärung an. Die Beigeladene, deren Gesellschafter die Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln sowie der Landkreis Osnabrück über dessen Beteiligungs- und Vermögensgesellschaft mbH (Bevos) sind, stellte unter dem 20.12.2011 einen Förderantrag für den Neubau eines Containerterminals im Hafen Bohmte.

Die Kanalumschlag Bohmte, J. B. GmbH erhielt am 01.06.2012 vom Wasser- und Schifffahrtsamt Minden als Nachtrag zur strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmi-

gung Nr. 50/85 die Genehmigung, die bestehende Umschlagstelle um den Umschlag von Überseecontainer zu erweitern und zu betreiben.

Der Kläger stellte am 27.09.2012 einen Antrag auf Standortklärung bei der Beklagten. Die SGKV fertigte unter dem 30.09.2012 ein Gutachten zum Förderantrag der Beigeladenen und unter dem 19.10.2012 ein Gutachten zur Standortklärung bezüglich des Klägers an.

Unter dem 02.05.2013 stellte der Kläger einen am 03.05.2013 bei der Beklagten eingegangenen Förderantrag für die Errichtung einer Umschlaganlage des Kombinierten Verkehrs in Bohmte.

Die Beklagte legte in einem Vermerk vom 28.05.2013 Kriterien zur Entscheidung zwischen den beiden konkurrierenden Förderanträgen des Klägers und der Beigeladenen fest. Danach solle es für den Fall, dass beide Anträge sämtliche Fördervoraussetzungen erfüllten, entscheidend auf die „zu erwartende fachliche Qualität der Umschlagleistung“, den „geringsten Fördermittelbedarf“ und den „geringsten Fördermittelbedarf pro durchschnittlichen jährlichen Ladeeinheiten“ ankommen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sei besonderes Augenmerk auf das letzte Kriterium zu richten; im Zweifelsfall, etwa bei einer Patt-Situation zwischen den beiden Fördermittelantragstellern hinsichtlich der anderen beiden Kriterien solle dieses stärker gewichtet werden.

Die SGKV erstellte unter dem 01.07.2013 ein Gutachten zum Förderantrag des Klägers.

Der Kläger hat am 20.12.2013 Untätigkeitsklage beim Verwaltungsgericht Münster (9 K 3574/13) erhoben. Das Verwaltungsgericht Münster hat sich durch Beschluss vom 09.01.2014 für örtlich unzuständig erklärt und das Verfahren an das Verwaltungsgericht Osnabrück verwiesen. Das Gericht hat die D. GmbH durch Beschluss vom 24.04.2014 beigeladen.

Die Beklagte hat den Antrag des Klägers durch Bescheid vom 18.06.2014 mit der Begründung abgelehnt, dass sich die Anträge des Klägers und der Beigeladenen bei großräumiger Betrachtungsweise auf denselben Standort bezögen und bei den prognostizierten Umschlagmengen kein Bedarf für zwei KV-Umschlaganlagen am selben Standort sei. Beide Förderanträge erfüllten sämtliche Voraussetzungen der Förderrichtlinie, so dass ein Vergleich nach den am 27.05.2013 festgelegten Kriterien anzustellen sei. Hinsichtlich des Kriteriums „fachliche Qualität der Umschlagleistung“ erscheine keiner der beiden Antragsteller geeigneter. Weder der Kläger noch die Beigeladene verfüge über Erfahrungen im KV-Umschlag. Der Kläger habe Erfahrungen im Futter- und Schüttgutumschlag vorzuweisen, während die Beigeladene über Verbindungen zu der Stadtwerke Osnabrück AG verfüge, die den Hafen in Osnabrück betreibe, in dem der Neubau einer KV-Umschlaganlage Schiene / Straße geplant sei. Nicht zu Ungunsten der Klägers werde gewertet, dass er auf Grund der von der Gemeinde Bohmte, deren Bürgermeister zugleich einer der beiden Geschäftsführer der Beigeladenen sei, erlassenen Veränderungssperre auf absehbare Zeit nicht in der Lage sein werde, eine

Baugenehmigung für die Errichtung einer KV-Umschlaganlage auf seinem Grundstück zu erreichen. Das Kriterium „geringster Fördermittelbedarf“ spreche eher für das Vorhaben des Klägers, weil die mögliche Fördersumme von 2.979.851 € geringer als diejenige der Beigeladenen sei. Nach dem Kriterium „geringster Fördermittelbedarf pro durchschnittlichen jährlichen Ladeeinheiten“ sei hingegen eher dem Antrag der Beigeladenen zu entsprechen, weil sich für diese geringere Werte gegenüber denjenigen des Klägers ergäben. Der Kläger weise für die ersten zwanzig Betriebsjahre einen Fördermittelbedarf von 141,21 € je Ladeeinheit und bei ergänzender Betrachtung der ersten zehn Betriebsjahre von 236,14 € je Ladeeinheit auf. Die vergleichende Betrachtung der Kriterien ergebe daher eine Pattsituation, so dass aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit besonderes Augenmerk auf das Kriterium „geringster Fördermittelbedarf pro durchschnittlichen jährlichen Ladeeinheiten“ zu richten sei, so dass letztlich dem Förderantrag der Beigeladenen zu entsprechen sei.

Durch Schreiben vom 26.06.2014 hat der Kläger gegen den Ablehnungsbescheid Widerspruch erhoben, der noch nicht beschieden worden ist. Das Gericht hat die Beteiligten durch Verfügung vom 02.07.2014 darauf hingewiesen, dass es die Klage auch ohne Durchführung eines Widerspruchsverfahrens für zulässig hält.

Mit Zuwendungsbescheid vom 29.07.2014 hat die Beklagte der Beigeladenen für den Neubau einer KV-Umschlaganlage am Mittellandkanal in Bohmte Bundeszuwendungen bis zu einem Höchstbetrag von 4.642.105,82 € als nicht rückzahlbaren Zuschuss bewilligt. Der Kläger hat durch Schreiben vom 26.08.2014 Widerspruch gegen diesen Zuwendungsbescheid erhoben, den die Beklagte noch nicht beschieden hat.

Der Kläger trägt hinsichtlich des Ablehnungsbescheids vom 18.06.2014 vor, dass die Beklagte ihr Ermessen fehlerhaft ausgeübt habe.

Der Antrag der Beigeladenen sei schon nicht förderfähig, weil es an der Klärung der Standortfrage fehle. Die Beigeladene habe nie einen Antrag auf Standortklärung gestellt. Der unter dem 20.04.2011 gestellte Antrag der Stadtwerke Osnabrück AG und der Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück mbH beziehe sich auf den Standort seines Vorhabens, sein Hafengrundstück, und nicht auf die Flächen östlich des Wendebeckens, wo die Beigeladene nunmehr die Hafenerrichtung plane. Im Rahmen der Standortklärung sei nicht lediglich eine „großräumliche Betrachtungsweise“ geboten, sondern eine Begutachtung der baulichen Gegebenheiten, der Bodenverhältnisse und Flächengrößen. Auch der Gutachter gehe in seinem zweiten Gutachten von einem engen Standortbegriff aus, indem er formuliere, dass sich das „nunmehr bevorzugte Gelände in unmittelbarer Nähe zum ersten Standort“ befinde. Eine erneute Standortklärung sei auch deshalb erforderlich, weil er ohnehin auf den zukünftigen Umschlag von Containern als Ladeeinheiten für Schüttgüter angewiesen sei, wofür er seit 2012 auch eine Genehmigung besitze. Diese potentielle Konkurrenzsituation sei bei der Standortbewertung der Beigeladenen außer Betracht gelassen worden. Auch die Beigeladene gehe von einer echten Konkurrenzsituation aus, was sich aus der am 13.12.2012 verhängten Veränderungssperre und der geplanten Änderung des Flächennutzungsplans ergebe. Diese bauplanungsrechtlichen Veränderungen würden von dem Geschäftsfüh-

rer der Beigeladenen, der zugleich Bürgermeister der Gemeinde Bohmte sei, betrieben. Zudem müssten die unterschiedlichen örtlichen Verhältnisse in den Blick genommen werden. Auf dem von der Beigeladenen vorgesehenen Gelände befänden sich ein Wassergraben, der den Mittellandkanal als Düker unterquere, eine gewerblich genutzte Hofstelle und ein vermietetes Wohnhaus. Parallel zu der schwerlastfähig auszubauenden Hafenstraße befände sich eine zu verlegende Abwasserdruckleitung. Außerdem müsse die Hafenstraße zwei Ferngasleitungen unterqueren. In unmittelbarer Nachbarschaft zur geplanten Anlage der Beigeladenen sei zudem Wohnbebauung vorhanden. Technische Schwierigkeiten sowie Nutzungs- und insbesondere Lärmkonflikte seien daher zu erwarten. Darüber hinaus verlange die Standortklärung auch Angaben zur wasser- und straßenseitigen Anbindung sowie zur geplanten Anlagenkonfiguration, was von der Situation der konkret betroffenen Grundstücke abhängig sei. Die Beklagte habe ihn ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für sein Vorhaben die vorhandene Standortklärung des Antrags der Stadtwerke Osnabrück AG und der Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück mbH nicht übernommen werden könne. Wenn für dasselbe Grundstück eine kurze Zeit zuvor erstellte Standortklärung nicht übertragen werden könne, müsse dies erst Recht für ein ganz anderes Grundstück gelten. Der Verzicht auf eine neue Standortklärung verstoße daher gegen den Gleichheitsgrundsatz.

Das Vorhaben der Beigeladenen sei – entgegen den Annahmen des Gutachters – darauf angelegt, einen Umschlag Schiene / Straße vorzubereiten. Darüber werde in der lokalen Tagespresse regelmäßig berichtet, wobei deutlich werde, dass die Lokalpolitik einen solchen Umschlag geradezu fordere. Auch der Geschäftsführer der Stadtwerke Osnabrück AG habe sich in diesem Sinne geäußert. Zudem sehe der Förderantrag der Beigeladenen die Anschaffung eines Betriebssystems vor, das über „Schnittstellen zu den Systemen der Bahnbetreiber“ verfüge und die „Planung der Zugbeladung“ zur Aufgabe haben solle. Eine solche Anlage sei angesichts der zu erwartenden „Kannibalisierungseffekte“ nicht förderfähig.

Für die Flächen der Beigeladenen bestehe – im Unterschied zu seiner Hafenanlage mit der Festsetzung „Industriegebiet“ – keine Planungssicherheit. Die Grundstücke befänden sich zum Teil im Außenbereich und teilweise im Bereich des Bebauungsplans „Industrie- und Gewerbegebiet Mittellandkanal III“ vom 25.06.2001, der dort ein eingeschränktes Gewerbegebiet mit einer reduzierten Schallimmissionsgrenze von 60 / 50 dBA tags / nachts vorsehe, was keine Umschlaganlage im Drei-Schichtbetrieb erlaube. Der Beschluss des Verwaltungsausschusses der Gemeinde Bohmte vom 13.12.2012, einen Bebauungsplan Nr. 99 „Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal“ aufzustellen, ändere hieran nichts, weil nicht absehbar sei, ob sich die durch die Umschlaganlage hervorgerufenen Konflikte planerisch bewältigen ließen.

Der Förderantrag der Beigeladenen widerspreche dem bei der Auslegung der Förderrichtlinie zu beachtenden Grundsatz des wirtschaftlichen und sparsamen Umgangs mit Haushaltsmitteln, insbesondere den Grundsätzen des „Erhalts von Ausbau und Ausbau vor Neubau einer Infrastruktur“ und der „nachhaltigen Finanzierung mit der Option zur Erhöhung der öffentlichen Mittel durch Nutzerfinanzierung“. Das Vorhaben der Beigeladenen sehe den Neubau einer Infrastruktur vor, obwohl in unmittelbarer Nähe eine vorhandene Infrastruktur nur geringfügig saniert und ausgebaut werden müsste. Zu-

dem erfolge die Finanzierung des Vorhabens der Beigeladenen vollständig aus öffentlichen Mitteln, auch wenn sie formal eine juristische Person des Privatrechts sei, da die aufzubringenden Mittel komplett von den beteiligten Kommunen gestellt bzw. abgesichert würden. Sein Projekt biete hingegen einen hohen Einsatz tatsächlich privat aufgebrauchter Mittel. Während die Beigeladene eine komplette Hafeninfrastruktur neu aufbauen müsse, was keine schnelle Bereitstellung der Infrastruktur gewährleiste, müsse er lediglich die Oberfläche des Hafengeländes ertüchtigen und einen Reach-Stacker anschaffen.

Die von der Beklagten festgelegten Hilfskriterien zur Entscheidung zwischen den beiden Vorhaben seien unbrauchbar, weil sie unter methodischen Gesichtspunkten keinen vorbehaltslosen Willen zu einer sachlichen und objektiven Erkenntnisgewinnung und Bewertung des Sachverhalts erkennen ließen und der mit der Förderrichtlinie verbundenen verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Zielsetzung nicht hinreichend Rechnung trügen. Es mangle an der Festlegung objektiver Vergleichsparameter auf Sachverhaltsebene (z. B. Anzahl der Schiffsliegeplätze, Ausfallrisiko des eingesetzten Equipments, Nutzung vorhandener Infrastruktur). Zudem fehlten nachvollziehbare Hinweise, wie sich Auswahl und Gewichtung der Kriterien begründeten.

Das Kriterium „fachliche Qualität der Umschlagleistung“ könne keine Entscheidungsrelevanz haben, da der Umschlagbetrieb laut der Förderrichtlinie bei einer Förderquote von über 50 % auszuschreiben sei, so dass ein Vergleich erst nach Benennung der Betreiber möglich sei.

Das Kriterium „geringster Fördermittelbedarf“ verfüge nur über eine geringe objektive Aussagekraft, weil die Beklagte selbst die Förderquoten festlege, ohne dass die Entscheidungsfindung insofern transparent sei und sich objektiv nachvollziehen lasse. Außerdem berge das Kriterium die Gefahr, dass die Fördermittelantragsteller die anrechenbaren Kosten manipulierten, indem sie den tatsächlichen Fördermittelbedarf durch Nichtberücksichtigung bestimmter Kostenpositionen (z.B. Lärmschutzmaßnahmen) künstlich klein hielten.

Das Kriterium „geringster Fördermittelbedarf pro durchschnittlichen jährlichen Ladeeinheiten“ sei methodisch bestenfalls als kritisch zu betrachten, weil es sich bei dem Aufkommenspotenzial des Standorts um eine von dem jeweiligen Antragsteller selbst erstellte Prognose handele. Vielmehr bedürfte es – für eine objektive Betrachtung – einer Bewertung der angewandten Methode. Da die beiden Vorhaben dasselbe Markteinzugsgebiet besäßen und daher das gleiche Aufkommenspotenzial zu erwarten sei, müssten beim Vergleich der beiden Standorte die jeweiligen Investitionskosten durch dieselbe Anzahl der potenziellen Ladungseinheiten dividiert werden. Dabei sei hilfsweise auf ein arithmetisches Mittel aus beiden Prognosen abzustellen. Die Zugrundelegung einer Vorhaltezeit von 20 Jahren sei nicht nachvollziehbar und schließe eine differenzierte phasenweise Betrachtung nach Ausbaustufen aus.

Nicht plausibel sei auch, dass dem Kriterium „geringster Fördermittelbedarf pro durchschnittlichen jährlichen Ladeeinheiten“ letztlich der Ausschlag zukommen solle. Insofern fehle eine nähere Begründung. Der Verweis auf den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit trage dies nicht. Einem Begünstigten mit einem vergleichsweise

kleinen Quotienten könnten gleichwohl sehr hohe Fördermittelsummen ausgezahlt werden müssen, die mit dem Gebot der Sparsamkeit nicht vereinbar wären. Das gelte erst recht, wenn die Fördermittelantragsteller es selbst in der Hand haben sollten, durch die Gestaltung ihrer Prognose mangels methodischer Hinterfragung durch die Beklagte die Ladeeinheiten in die Höhe zu treiben. Weiterhin sei der volkswirtschaftliche Werteverzehr – beispielsweise der Flächenverzehr, die Bebauung von nicht gewerblich oder industriell genutzten Flächen, vermeidbare Eingriffe in die Natur – zu berücksichtigen.

Des Weiteren habe die Beklagte die von ihr aufgestellten Kriterien fehlerhaft angewandt.

Bei dem Kriterium „fachliche Qualität der Umschlagleistung“ sei ihm der Vorzug zu geben. Die Stadtwerke Osnabrück AG habe lediglich eine Umschlaganlage Straße / Schiene in Planung und verfüge sonst über keine Erfahrung beim Umschlag Straße / Binnenschiff. Er habe jahrelange Erfahrung im Bereich des Schüttgutumschlags Straße / Binnenschiff, sei öffentlich bestellter und vereidigter Schiffseichaufnehmer und verfüge seit 2012 über eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung zum Umschlag von Seecontainern.

Im Rahmen des Kriteriums „geringster Fördermittelbedarf pro durchschnittlichen jährlichen Ladeeinheiten“ habe die Beklagte die mit dem zweistufigen Ausbau jeweils verbundenen Entwicklungsstände und Finanzmittelbedarfe nicht berücksichtigt. Daraus resultiere eine ungerechtfertigte Benachteiligung für ihn, weil bis einschließlich des 9. Betriebsjahres lediglich 38,1 % der gesamten Investitionskosten anfielen. Die Beklagte hätte deshalb die Zinseinsparungen, die aus dem geringeren Fördermitteleinsatz in den ersten zehn Jahren resultierten, berücksichtigen müssen. Zudem halte die Prognose der Beigeladenen einer Überprüfung nicht stand. Die Potenzialeinschätzung der Beigeladenen im ersten Betriebsjahr von 57.782 TEU entspreche rund 82 % des Aufkommens der in der gesamten Mittellandkanalregion ansässigen Binnenhäfen im Jahr 2011. Das Aufkommen von 31.078 TEU in Dörpen und 20.020 TEU in Minden im Jahr 2011 verdeutliche die erwartbaren Diskrepanzen zwischen prognostiziertem und realistischem Aufkommen. Die unterschiedlichen Titel der Tabelle zur Berechnung des ROI „Containerterminal Osnabrück“, „Terminal“ und „Containerterminal Bohmte“ in den verschiedenen Fassungen des Förderantrags der Beigeladenen werfe die Frage auf, zu welchem Vorhaben die Beigeladene überhaupt Zahlen vorgelegt habe. Des Weiteren sei die Beigeladene nach ihren eigenen Berechnungen mangels Erweiterungsplänen überhaupt nicht in der Lage, die von ihr prognostizierten Umschläge ab dem Jahr 2027 zu bedienen. Im Vergleich dazu basiere seine Prognose auf einem vorsichtigeren Ansatz. So seien die zukünftigen Aufkommensmengen von und zu den Westhäfen wegen der derzeitigen infrastrukturellen Gegebenheiten (die Höhe einer Brücke bei Münster) von ihm unberücksichtigt gelassen, während die Beigeladene sie einbezogen habe. Auch die öffentlich gemachten Hinweise zu den Potenzialeinschätzungen für das KV-Terminal in Osnabrück bestätigten, dass die Mengenprognosen der Beigeladenen unrealistisch seien. So habe ein Vertreter des Jade-Weser-Ports auf der Mitgliederversammlung des Kompetenznetzes Individuallogistik am 05.05.2014 zu Protokoll gegeben, dass mit Datenabweichungen von ca. 30 % für die Vorhaben der Beigeladenen in

Osnabrück und Bohmte zu rechnen sei. Darüber hinaus habe die Beigeladene unberücksichtigt gelassen, dass das Aufkommen auch von der Binnenschifffahrt zu bewältigen sein müsse, woran ohne den weiteren Ausbau von Wasserstraßen erhebliche Zweifel bestünden. Im Förderantrag der Beigeladenen fehlten die Aufwendungen für Miete / Pacht der Umschlaganlage, was die Wirtschaftlichkeit der Anlage deutlich positiv beeinflusse. Die Ausgaben für Grund und Boden, die für ihn als Grundeigentümer hingegen nicht anfielen, habe die Beigeladene vollständig berücksichtigt.

Ferner seien die Berechnungen der Quotienten aus geringstem Fördermittelbedarf und durchschnittlichen jährlichen Ladeeinheiten nicht nachvollziehbar. Zudem sei es widersprüchlich, dass die Beklagte zunächst erläutert habe, dass er sich bei der möglichen Fördersumme verrechnet habe, dann jedoch seine angeblich unzutreffende Angabe bei der Berechnung der Quotienten zugrunde lege. Die Ermittlung der Förderquote von 64,2 % für sein Vorhaben könne er ebenfalls nicht nachvollziehen.

Der Vergleich zwischen den beiden Vorhaben sei sachlich nicht begründet. Die Beklagte habe außeracht gelassen, dass die Prognosen für das Umschlagpotential völlig unterschiedlich ausgefallen seien und Unterschiede hinsichtlich der Ausbaustufen und des Schichtbetriebs bestünden. Entscheidend für die wirtschaftliche Beurteilung einer Infrastrukturmaßnahme seien die prognostischen Potentiale, da sie die Einnahmen und die Refinanzierungsmöglichkeiten bestimmten. Während sein Ansatz auf die Minderung des wirtschaftlichen Risikos ausgerichtet sei, verfolge die Beigeladene mit dem hohen Anfangswert und den hohen Wachstumsraten das Ziel der maximalen Kapazitätsverfügbarkeit unter Inkaufnahme wirtschaftlicher Risiken. Da die Beklagte an einer bedarfsgerechten Infrastruktur interessiert sein müsse, hätte sie das zu erwartende Aufkommen selbst festlegen und die Förderantragsteller auffordern müssen, ihre Kalkulationen daran auszurichten. Alternativ hätte die Beklagte nachweisen müssen, dass die ausgewiesenen Mengen und Wachstumsraten falsch seien, oder eine unabhängige Prognose eines Dritten einholen müssen.

Außerdem habe die Beklagte uneinheitliche Kürzungen bei den förderfähigen Grunderwerbskosten vorgenommen und die Förderfähigkeit eines Betriebsleitsystems unterschiedlich bewertet. Zu seinen Lasten sei die Beklagte auch in seinem Fall nur von einem Ein-Schicht-Betrieb ausgegangen, obwohl sein Konzept einen Zwei-Schicht-Betrieb vorsehe, der auf einen Drei-Schicht-Betrieb erweitert werden könne. Zudem sei ein weiteres beantragtes mobiles Umschlaggerät außer Betracht geblieben, so dass er auf eine Gesamtbetriebsleistung von 87.000 statt – wie von der Beklagten angenommen – 23.600 Hüben komme.

Weiterhin habe die Beigeladene im Gegensatz zu ihm die Inflationsrate (ca. 1.000.000 €) beim Instandhaltungsaufwand nicht in Ansatz gebracht. Auch habe die Beklagte nicht berücksichtigt, dass sein Konzept deutlich flexibler sei, weil die zweite Ausbaustufe je nach Bedarf zeitlich verschoben werden könne. Des Weiteren hätte die Beklagte im Rahmen des Dimensionierungstools nicht von unterschiedlichen jährlichen Betriebstagen ausgehen dürfen. Schließlich erscheine der Sprungeffekt beim Aufkommen, der mit dem Bau der Anlage der Beigeladenen erzielt werden solle, unrealistisch, da in der Mittellandkanalregion bereits eine Reihe von Häfen existierten.



Der Kläger hat in der Klageschrift ursprünglich die Verpflichtung der Beklagten zur unmittelbaren Gewährung der Zuwendung begehrt. Er beantragt nunmehr,

die Beklagte unter Aufhebung ihres Bescheides vom 18.06.2014 zu verpflichten, über seinen Antrag vom 02.05.2013 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt vor, dass eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung kein Präjudiz für eine Zuwendung schaffe.

Es sei nicht zutreffend, dass die Beigeladene keinen Antrag auf Standortklärung gestellt habe. Die gemäß Anlage 3 zum Förderantrag einzureichenden Unterlagen enthielten auch alle Unterlagen, die nach Anlage 2 mit dem Antrag auf Standortklärung einzureichen seien. Abgesehen davon beziehe sich die Standortklärung nicht auf ein bestimmtes Grundstück, sondern habe eine großräumliche Dimension, weil es darum gehe, ob eine Containerumschlaganlage in der betreffenden Region wirtschaftlich betrieben werden könne und auf Grund einer wirtschaftlichen Konkurrenzsituation eine Gefahr für bereits bestehende Häfen darstelle. Soweit das Gutachten auch auf konkrete Details der betroffenen Grundstücke Bezug nehme, sei dies im Rahmen der Standortprüfung nicht verpflichtend. Die Geeignetheit der Flächen der Beigeladenen seien bei der Antragsprüfung untersucht und bewertet worden. „Technische Schwierigkeiten und Nutzungskonflikte“ würden durch Umplanungen der Beigeladenen vermieden. Für den Kläger sei eine erneute Standortprüfung auf Grund der unterschiedlichen wirtschaftlichen Voraussetzungen erforderlich gewesen.

Hinsichtlich eines beabsichtigten schienenseitigen Anschlusses der Umschlaganlage sei entscheidend, ob die Beigeladene dies bei der Klärung der Standortfrage bereits angedacht und beantragt habe, was nicht der Fall sei. Daran ändere auch der Hinweis auf das Betriebsleitsystem nichts, weil es sich in den zitierten Unterlagen lediglich um allgemeine Ausführungen zur Funktion eines Betriebsleitsystems handle.

Die bauplanungsrechtlichen Grundlagen habe die Beigeladene zwischenzeitlich geschaffen. Insoweit sei das klägerische Vorbringen überholt.

Der Grundsatz, dass der Erhalt und die Sanierung von vorhandener Infrastruktur deren Aus- und Neubau vorzuziehen sei, gelte dann nicht, wenn sich der Aus- und Neubau als wirtschaftlicher erweise. Der Vergleich der beiden Vorhaben habe ergeben, dass sich die Konzeption der Beigeladenen als die im Hinblick auf das förderpolitische Ziel wirtschaftlichere Alternative darstelle. Der Kläger müsse für sein Vorhaben auch nicht lediglich eine vorhandene Infrastruktur geringfügig sanieren und ausbauen; vielmehr handle es sich größtenteils um einen Neubau. Nur eine bereits vorhandene Spundwand, deren Verankerung allerdings erneuert werden müsse, könne weiter genutzt werden. Alle anderen Anlagenteile müssten ausgetauscht, erst beschafft oder gebaut werden.

Die Relevanz der Anzahl der Schiffsliegeplätze für die Auswahlentscheidung sei nicht erkennbar. Dabei handele es sich um eine Kapazitätsfrage. Der von der Beigeladenen geplante Portalkran habe eine höhere Umschlagleistung als die vom Kläger vorgesehene zwei Reach-Stacker. Das Ausfallrisiko des eingesetzten Equipments könne schon deshalb keine Entscheidungshilfe sein, weil noch nicht einmal feststehe, auf welche Hersteller und Modelle zurückgegriffen werde.

Sie habe es auch nicht in der Hand, die Fördermittelquoten „festzulegen“. Diese würden vielmehr an Hand der Angaben der Förderantragsteller nach den Vorgaben der Förderrichtlinie errechnet. Das Berechnungsverfahren sei für jedermann im Internet einsehbar. Sie prüfe die von den Förderantragstellern übermittelten Angaben zum Fördermittelbedarf auf Plausibilität. Insoweit sei sie darauf angewiesen, dass die Förderantragsteller ihre Angaben vollständig und wahrheitsgemäß machten. Ohne konkrete Anhaltspunkte, die das Gegenteil nahe legten, dürfe sie auf die Richtigkeit der Angaben vertrauen. Im vorliegenden Fall seien beide Anträge schlüssig gewesen und hätten den Eindruck einer ordnungsgemäßen Planung vermittelt. Aus ihrer Sicht sei nicht zu befürchten, dass die Förderantragsteller den tatsächlichen Förderbedarf durch Vorenthalten bestimmter Kostenpositionen künstlich kleinhalten würden, da dies zur Folge hätte, dass für die nicht angegebenen Positionen keine Förderung gewährt würde. Kosten für Lärmschutzmaßnahmen seien weder in der Kostenaufstellung des Klägers noch der Beigeladenen enthalten.

Die Beigeladene habe ihre Prognose auf die Befragung von 29 Unternehmen im Einzugsgebiet des Hafens Bohmte und der Kläger auf die Auswertung von Studien und Statistiken sowie qualitativer Interviews gestützt. Es sei nicht erkennbar, weshalb die Prognosemethoden und Ergebnisse, die auch durch den Gutachter geprüft worden seien, in Zweifel zu ziehen seien.

Die prognostizierten Umschlagvolumina beider Anträge stiegen über einen Zeitraum von 20 Jahren linear an. Würde die zweite Ausbaustufe des Klägers berücksichtigt, wäre sein Fördermittelbedarf pro durchschnittlichen jährlichen Ladeeinheiten noch höher.

Die Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens erfolge nach der Förderrichtlinie allein auf der Grundlage der ROI-Berechnung. Andere Faktoren würden dabei nicht berücksichtigt.

Die Betrachtungszeiträume von 10 und 20 Jahren seien den Vorhaltefristen der Förderrichtlinie geschuldet und somit auch für den Kläger nachvollziehbar. Welche Zinseinsparungen zu berücksichtigen seien, erschließe sich ihr nicht, weil es sich um Mittel aus dem Bundeshaushalt handele, die bei Nichtauszahlung nicht zinsbringend angelegt würden.

Allein der Umstand, dass das bisherige Containeraufkommen in der Mittellandkanalregion im Vergleich zu den Prognosen des Klägers und der Beigeladenen relativ niedrig erscheine, bedeute nicht, dass diese unrealistisch seien. Schließlich gehe es gerade darum, Containerverkehre in der Region auf die Wasserstraße zu bringen. Wenn das Potenzial bereits ausgeschöpft wäre, wäre die Förderung einer Umschlaganlage an diesem Standort wirtschaftlich nicht sinnvoll.

Nach ihrem Dimensionierungstool sei bei der Beigeladenen im 20. Betriebsjahr von einer Umschlagkapazität von 75.000 Ladeeinheiten (LE) und beim Kläger von 23.600 LE auszugehen. Dem stünden prognostizierte Umschlagvolumina der Beigeladenen von 66.074 LE im 10. und 118.328 LE im 20. Betriebsjahr sowie des Klägers von 18.910 LE im 10. und 40.826 LE im 20. Betriebsjahr gegenüber. Beide Anlagen seien dementsprechend nicht für die prognostizierten Umschlagvolumina im 20. Betriebsjahr gerüstet.

Die Aufwendungen für Miete / Pacht fehlten im Antrag der Beigeladenen und seien bei der Bearbeitung des klägerischen Antrags ebenfalls herausgenommen worden.

Die Beigeladene stellt keinen Antrag.

Sie trägt vor, dass es ein abgestimmtes Konzept zwischen der Stadt und dem Landkreis Osnabrück mit einem Containerterminal für Binnenschiffumschlag am Standort Bohmte und einem für Bahnumschlag in der Stadt Osnabrück gebe. Zunächst habe sich die Planung auf die Flächen des Bestandshafens bezogen. Dann habe jedoch umgeplant werden müssen, nachdem der Kläger seine Bereitschaft zur Verpachtung bzw. zum Verkauf der Flächen zurückgezogen habe. Das Vorhaben sei planungsrechtlich abgesichert, wenn auch die Bauleitplanung noch nicht abgeschlossen sei. Doppelzählungen bei den Potenzialermittlungen habe es nicht gegeben. Die erste Untersuchung habe durch Befragungen von Unternehmen im Jahr 2007 stattgefunden. Danach seien zwei weitere Nachfragen, ob sich an den Mengen etwas geändert habe, erfolgt.

Wegen des weiteren Vortrags der Beteiligten wird auf deren Schriftsätze, wegen des Sachverhalts im Übrigen wird auf die Gerichtsakten sowie die beigezogenen Verwaltungsvorgänge Bezug genommen.

## **Entscheidungsgründe**

A. Das Verfahren ist einzustellen, soweit der Kläger – durch Änderung seines ursprünglich angekündigten Antrags auf Verpflichtung zur unmittelbaren Zuwendungsgewährung in einem auf bloße Neubescheidung gerichteten Antrag – die Klage (versteckt) zurückgenommen hat (§ 92 Abs. 3 Satz 1 VwGO analog).

B. Im Übrigen ist die Klage zulässig. Insbesondere bedarf es keiner Durchführung eines Widerspruchsverfahrens, weil kein zureichender Grund i.S.d. § 75 Satz 1 VwGO für den Erlass des ablehnenden Bescheids erst am 18.05.2014 vorgelegen hat (vgl. BVerwG, U. v. 22.05.1987, 4 C 30/86, juris Rn. 12; BVerwG, U. v. 21.12.1995, 3 C 24/94, juris Rn. 26). Zwischen dem Zugang des klägerischen Schreibens vom 26.09.2013 am 27.09.2013, mit dem die am 30.08.2013 per eMail gestellten Fragen der Beklagten beantwortet worden sind, und den mit eMail der Beklagten vom 11.02.2014 übersandten weiteren Fragen lässt sich den Verwaltungsvorgängen – bis

auf ein Gespräch mit einem ehemaligen Bundestagsabgeordneten und einer Vertreterin des Klägers am 08.01.2014 – keine wesentliche Verfahrensförderung seitens der Beklagten entnehmen. Gleiches gilt – außer im Hinblick auf die eMail-Kommunikation der Beklagten mit dem Eisenbahn-Bundesamt am 02.05.2014 – für den Zeitraum zwischen dem am 10.03.2014 zugegangen Antwortschreiben des Klägers vom 06.03.2014 und der Anforderung ergänzender Unterlagen durch die Beklagte mit eMail vom 02.06.2014. Auch die Verwaltungsvorgänge zum Förderverfahren der Beigeladenen lassen keine plausible Erklärung dieser Zeiträume der Untätigkeit erkennen. Nach Beantwortung der mit eMail vom 27.08.2013 gestellten Fragen durch eMail der Beigeladenen vom 10.10.2013 bis zur Übersendung der in der eMail der Beklagten vom 19.05.2014 enthaltenen weiteren Fragen lässt sich keine erhebliche Verfahrensförderung seitens der Beklagten feststellen. Vor diesem Hintergrund kommt eine Fristsetzung zur Durchführung eines Widerspruchsverfahrens i.S.d. § 75 Satz 3 VwGO nicht in Betracht.

C. Soweit der Kläger die Klage weiterverfolgt, ist sie auch begründet. Der angegriffene Ablehnungsbescheid ist rechtswidrig und verletzt den Kläger in seinen Rechten; mangels Entscheidungsreife ist er unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu bescheiden (vgl. § 113 Abs. 5 Satz 1 und 2 VwGO).

1. Rechtsgrundlage für die Gewährung der Zuwendung ist Nr. 1.1 der Förderrichtlinie. Danach gewährt der Bund auf Antrag außerhalb des Anwendungsbereichs des Bundesschienenwegeausbaugesetzes nach Maßgabe dieser Richtlinie und der Verwaltungsvorschriften zu §§ 23, 44 Bundeshaushaltsordnung (VV-BHO) Zuwendungen für den Bau, die flächenmäßige Erweiterung und den Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV), soweit sie zur Erreichung des Ziels der Förderung unbedingt erforderlich und die Anlagen öffentlich, d.h. allen Nutzern diskriminierungsfrei, zugänglich sind.

Zwischen den Beteiligten ist unstrittig, dass der Kläger die Fördervoraussetzungen erfüllt. Auch dem Vorhaben der Beigeladenen fehlt es nicht an der Förderfähigkeit. Eines weiteren Gutachtens zur Frage der Standortklärung bedurfte es nicht. Zwar bezieht sich das Gutachten zur Frage der Standortklärung auf das Gelände des Klägers und nicht auf den aktuellen Vorhabenstandort der Beigeladenen. Auch ist der Antrag auf Klärung der Standortfrage nicht von der Beigeladenen, sondern der Stadtwerke Osnabrück AG und der Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück mbH gestellt worden. Jedoch ist beides unschädlich, weil die Standortklärung im Wesentlichen der Einschätzung des wirtschaftlichen Potenzials eines Vorhabens dient. Dabei kommt es bei zwei nahe nebeneinander liegenden Flächen nicht auf den genauen geographischen Ort an, sondern vielmehr auf die wirtschaftlichen Möglichkeiten, die sich dem Vorhaben in der Region bieten. Aus diesem Grunde ist auch unerheblich, dass die Beigeladene als Förderantragstellerin nicht selbst die Standortklärung veranlasst hat.

Auf Grund der konkurrierenden Förderanträge des Klägers und der Beigeladenen bedarf es jedoch einer Auswahl unter den beiden Förderantragstellern, weil die gleichzei-

tige Förderung zweier Umschlaganlagen in unmittelbarer Nachbarschaft mangels eines entsprechenden volkswirtschaftlichen Bedarfs den haushaltsrechtlichen Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (vgl. § 7 Abs. 1 Satz 1 BHO) widersprüche.

2. Bei der Festlegung und Anwendung der für die Auswahl erheblichen Kriterien besitzt die Beklagte einen weiten Ermessensspielraum, der gerichtlich nur eingeschränkt auf offensichtlich sachwidrige oder willkürliche Erwägungen überprüfbar ist.

a. Zwar sind in Bezug auf die grundsätzliche Festlegung der Entscheidungskriterien „zu erwartende Qualität der Umschlagleistung“, „geringster Fördermittelbedarf“ und „geringster Fördermittelbedarf pro durchschnittlichen jährlichen Ladeeinheiten“ sowie die besondere Gewichtung des letzten Kriteriums im Vermerk der Beklagten vom 28.05.2013 keine Ermessensfehler in diesem Sinne erkennbar. Dabei handelt es sich um sachgerechte, an den genannten haushaltsrechtlichen Grundsätzen orientierte Parameter.

b. Jedoch ist die in dem Vermerk vorgesehene und von der Beklagten auch entsprechend vorgenommene Ermittlung der durchschnittlichen jährlichen Ladeeinheiten als „arithmetisches Mittel der von den Förderantragstellern in den Anträgen angegebenen jährlichen Ladeeinheiten über eine Vorhaltezeit von 20 Jahren“ nicht mehr vom Ermessensspielraum der Beklagten gedeckt, weil die Vergleichbarkeit der beiden Anträge dadurch nicht in sachangemessener Weise hergestellt wird.

Die beiden Fördermittelantragsteller sind bei ihren Potenzialanalysen zu weit voneinander abweichenden Ergebnissen gelangt. Während der Kläger einen Umschlag von 126.191 bzw. 422.051 Ladeeinheiten in 10 bzw. 20 Jahren (2015 – 2024 bzw. 2034) prognostiziert hat, schätzt die Beigeladene das Umschlagpotenzial auf 515.488 bzw. 1.438.648 Ladeeinheiten in 10 bzw. 20 Jahren (2014 – 2023 bzw. 2033). Dementsprechend unterschiedlich fallen auch die geschätzten durchschnittlichen Ladeeinheiten pro Jahr aus (12.619 bzw. 21.103 LE/a beim Kläger und 51.549 bzw. 71.932 LE/a bei der Beigeladenen), so dass sich der von der Beklagten ermittelte Fördermittelbedarf pro durchschnittlichen jährlichen Ladeeinheiten – unter Zugrundelegung des Fördermittelbedarfs von 2.979.851,76 (erste Ausbaustufe) bzw. 4.642.105,82 € – beim Kläger auf 236,14 bzw. 141,21 €/a und bei der Beigeladenen auf 90,05 bzw. 64,53 €/a beläuft, was eindeutig die Beigeladene begünstigt.

Der Kläger hat seine Potentialanalyse im Wesentlichen auf die Auswertung von Güterverkehrsstatistiken für die Binnenschifffahrt des Statistischen Bundesamtes, Informationen der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion, diverse Studien und Befragungen einzelner im Bereich des Seehafenhinterlandverkehrs tätiger Unternehmen gestützt. Die Beigeladene hat ihre Prognose des zu erwartenden Umschlagaufkommens an Hand von Querschnittsbefragungen von 29 Unternehmen im Einzugsbereich des geplanten Terminals erstellt, von denen 12 Unternehmen Verlagerungspotenziale von der Straße auf die Wasserstraße bekundet haben. Weiterhin unterscheiden sich

die beiden Prognosen nicht nur in Bezug auf die Untersuchungsmethode, sondern auch hinsichtlich der eingestellten tatsächlichen Prämissen: **Während die Beigeladene beispielweise eine Verbindung zum Hafen Antwerpen in ihre Prognose einbezogen hat, hat der Kläger die in den Blick genommenen Verkehre zu den Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam – seinem „konservativen Ansatz“ folgend wegen „infrastruktureller Einschränkungen“, einer notwendig zu passierenden Brücke auf dieser Verbindung, die nur mit einlagiger Containerlast unterquert werden könne, was die Route für Partikulierer unrentabel mache – zunächst unberücksichtigt gelassen.**

In beiden Fällen handelt es sich um allgemeine Bedarfsuntersuchungen im Hinblick auf den in Betracht kommenden regionalen Einzugsbereich. Weder der Kläger noch die Beigeladene führen in ihren Förderanträgen Besonderheiten auf, die darauf schließen ließen, dass bestimmte Frachtströme oder einzelne Unternehmen ausschließlich von dem einen oder anderen Fördermittelantragsteller bedient werden könnten. Beide Prognosen beschäftigen sich mit derselben Frage, gelangen jedoch auf Grund ihrer differierenden methodischen Ansätze und tatsächlichen Prämissen zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen.

Vor diesem Hintergrund hätte sich die Beklagte nicht einfach auf den Standpunkt stellen dürfen, dass beide Potentialeinschätzungen von der SGKV überprüft und als gut eingestuft worden und deshalb dem jeweiligen Förderantrag zugrunde zu legen seien. Den Gutachten der SGKV lässt sich zwar entnehmen, dass beide Prognosen und die jeweilige Wirtschaftlichkeit grundsätzlich als tragfähig eingeschätzt werden, jedoch enthalten diese keine nachvollziehbare Begründung für die erheblich voneinander abweichenden Ergebnisse, die mindestens erforderlich wäre, um eine schlichte Übernahme der jeweiligen Potenzialanalyse zu ermöglichen. Hinsichtlich der Beigeladenen hat die SGKV in ihrem Gutachten vom 30.09.2012 ausgeführt: „Die Entwicklung des Betriebskonzepts, welches Verkehre von und zu den Häfen Hamburg und Antwerpen vorsieht, wirkt insgesamt tragbar. Die Steigerungsraten sind mit 6 % p.a. zwar als ambitioniert zu bezeichnen, jedoch kann eine solche Steigerung in Hinblick auf vergangene Entwicklungen auch nicht ausgeschlossen werden.“ Bezüglich des Klägers trifft das Gutachten der SGKV vom 01.07.2013 folgende Aussagen: „Die wirtschaftlichen Aussichten des Konzepts werden als gut bewertet. Dies bezieht sich nicht ausschließlich auf die vorgelegte Analyse der Antragstellerin, welche weitgehend an der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung orientiert ist, auch die Erkenntnisse aus dem Antrag der D. GmbH lassen übertragbare Potenziale vermuten. Die beigefügten Letters of Intent potenzieller Nutzer und das Betriebskonzept zeigen ebenfalls, dass Interesse in der Region vorhanden ist. Nicht zuletzt unterstreicht die Position des Landes Niedersachsen eindeutig, dass eine Straße-Wasserstraße-Lösung am Standort erwünscht wird, egal von welchem Anbieter. Die Wirtschaftlichkeit des Konzepts scheint also tragfähig. Inwiefern die Aktivierung regionaler Potenziale abhängig ist von der Wahl des Betreibers, kann unterdessen nicht abgeschätzt werden. Es ist aber zu vermuten, dass sich bei einem wirtschaftlich vertretbaren Angebot auch Neukunden gewinnen lassen. Vergleichend scheint jedoch das Betriebskonzept der D. GmbH detaillierter und mit breiteren Untersuchungsergebnissen hinterlegt.“ Aus diesen Ausführungen lässt sich keine sachgerechte Vergleichsbasis entnehmen, was die SGKV in ihrem Gutachten vom

01.07.2013 auch selbst betont, indem sie schreibt: „Die einzige Möglichkeit, die Anträge untereinander zu vergleichen, wäre eine detaillierte Betrachtung der Wirtschaftlichkeit, was jedoch aufgrund unterschiedlicher Ansätze schwierig erscheint. (...) Für eine Bewertung fehlen eindeutige, quantifizierbare Bewertungskriterien.“

Die von der Beklagten gewählte Vorgehensweise führt zu dem willkürlichen Ergebnis, dass mit einer hohen Wahrscheinlichkeit derjenige der beiden Förderantragsteller die Förderung erhält, der den potentiellen Bedarf für den Umschlag von Containern von der bzw. auf die Wasserstraße in der Region höher einschätzt. Angesichts der erheblichen Abweichungen zwischen den beiden Analysen liegt es auf der Hand, dass mindestens eine der beiden Prognosen eine Fehleinschätzung darstellen muss. Dementsprechend mangelt es der von der Beklagten angewandten Methode an einer validen gemeinsamen Grundlage für den Vergleich der beiden Fördermittelanträge hinsichtlich des „geringsten Fördermittelbedarfs pro durchschnittlichen jährlichen Ladeeinheiten“.

Deshalb kann sich die Beklagte – anders als bei der Beurteilung der jeweiligen tatbestandlichen Förderfähigkeit – nicht auf die Prognose des jeweiligen Förderantragstellers zurückziehen, um dessen zu erwartendes Umschlagaufkommen zu bewerten. Vielmehr bedarf es entweder einer eigenen Prognose der Beklagten – ggf. durch Einholung eines unabhängigen Sachverständigengutachtens – oder zumindest einer Zusammenführung der beiden Potenzialuntersuchungen zwecks Bildung einer gemeinsamen Vergleichsbasis. Letztere Möglichkeit birgt allerdings die Gefahr, dass ungeklärt bleibt, ob die Beigeladene das zu erwartende Umschlagaufkommen mit der Folge erheblich überschätzt hat, dass die geplante Umschlaganlage nicht annähernd ausgelastet würde und daher viel zu groß dimensioniert wäre, was eine erhebliche Fehlallokation von Fördermitteln bedeuten würde, oder ob der Kläger die potentiellen Umschlagmengen mit der Folge wesentlich unterschätzt hat, dass er auf Grund eines erheblich höheren tatsächlichen Aufkommens wesentlich mehr Einnahmen als erwartet erzielen würde, so dass die nach der Kapitalwertmethode ermittelte Förderquote zu hoch angesetzt wäre. Letztlich wird die Beklagte die Grundfrage klären müssen, ob in der Region Potenzial für eine größere Umschlaganlage, wie die Beklagte sie betreiben möchte, oder lediglich für eine kleinere Umschlaganlage, wie der Kläger sie plant, besteht.

Das erkennende Gericht kann die Entscheidung der Beklagten, wie sie die Vergleichbarkeit der beiden Fördermittelanträge herstellt, nicht ersetzen, sondern lediglich auf Ermessensfehler überprüfen. Denn es handelt sich dabei um eine Ermessensentscheidung, hinsichtlich derer eine Ermessensreduzierung auf Null nicht erkennbar ist.

c. Hinzu kommt ein weiterer nicht mehr vertretbarer methodischer Fehler. Bei beiden Förderantragstellern hat die Beklagte teilweise für die Region prognostizierte Umschlagbedarfszahlen zugrunde gelegt, die die tatsächlich geplanten Kapazitäten übersteigen. Die Beklagte geht – nach ihrer Dimensionierungstool – im Falle des Klägers (in der zweiten Ausbaustufe) von einer jährlichen Umschlagkapazität von 23.600 Ladeeinheiten und im Falle der Beigeladenen von 75.000 Ladeeinheiten aus. Danach könnten der Kläger die von ihm geschätzten Umschlagmengen (23.821 LE im Jahr 2027 steigend bis auf 40.826 LE im Jahr 2034) ab dem Jahr 2027 und die Beigeladene das

von ihr prognostizierte Aufkommen (78.696 LE im Jahr 2026 steigend bis auf 118.330 LE im Jahr 2033) ab dem Jahr 2026 nicht mehr bewältigen. Das Entscheidungskriterium „geringster Fördermittelbedarf pro durchschnittlichen jährlichen Ladeeinheiten“ ergibt jedoch nur Sinn, wenn damit die tatsächlich geplanten Kapazitäten einer Wirtschaftlichkeitsbewertung je Ladeeinheit unterzogen werden. Ein in der Region vorhandener Umschlagbedarf, der über der tatsächlich geplanten Kapazität liegt, vermag die Wirtschaftlichkeit des Fördermitteleinsatzes je Ladeeinheit nicht zu erhöhen, weil er von der geförderten Anlage überhaupt nicht bewältigt werden kann. Dazu bedürfte es einer entsprechenden Anlagenerweiterung. Dementsprechend müssen die jährlichen Umschlagpotenziale auf die tatsächlich zu schaffenden Kapazitäten gedeckelt werden.

d. Mangels Entscheidungserheblichkeit lässt die Kammer ausdrücklich offen, ob die ausschließliche Berücksichtigung des Fördermittelbedarfs für die erste Ausbaustufe als Vergleichsgrundlage angesichts des zwei Ausbaustufen umfassenden Antrags des Klägers ermessensfehlerfrei ist. Aus dem gleichen Grund kann dahin gestellt bleiben, ob die in das Dimensionierungstool eingestellten Rahmenbedingungen (jährliche Betriebstage, Anzahl der Betriebsschichten, Anzahl der Reach-Stacker in der zweiten Ausbaustufe) ermessensgerecht sind.

D. Die Kostenentscheidung beruht auf § 155 Abs. 2, § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 11, § 711 ZPO.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen dieses Urteil ist die Berufung zulässig, wenn sie vom Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht in Lüneburg zugelassen wird. Die Zulassung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils bei dem

Verwaltungsgericht Osnabrück,  
Hakenstraße 15,  
49074 Osnabrück

zu beantragen. Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses 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

Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht,  
Uelzener Str. 40,  
21335 Lüneburg,

einzureichen. Beides kann schriftlich oder in elektronischer Form geschehen.

Der Antragsteller muss sich von einer zur Vertretung berechtigten Person oder Organisation als Bevollmächtigten vertreten lassen.

**Hinweis:**



Näheres zum Kreis der vertretungsberechtigten Personen und zu den Anforderungen an die Begründung des Zulassungsantrags entnehmen Sie bitte §§ 67, 124, 124 a VwGO. Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere Voraussetzungen zu beachten (Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz vom 21.10.2011 i.d.F. der Änderungsverordnung vom 21.10.2013).

Schwenke

Paul

Alemeyer