

10 § 10 a Abs. 2 SportbootFüV-Bin

1. Schon das einmalige Befahren eines nicht schiffbaren Gewässers kann die Anordnung des befristeten Ruhens der Fahrerlaubnis für Sportboote nach § 10a Abs. 2 SportbootFüV-Bin rechtfertigen, wenn sich die mit dem Pflichtverstoß verbundene abstrakte Gefahr verwirklicht hat.

2. Bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Inhabers einer nach Bundesrecht erteilten Fahrerlaubnis für Sportboote können im Rahmen der Prüfung einer bundesrechtlichen Entziehungs- bzw. Ruhensvorschrift auch Pflichtverletzungen berücksichtigt werden, die dieser im Zusammenhang mit der landesrechtlich gestatteten Ausnutzung der Erlaubnis begangen hat.

OVG Lüneburg, Urt. v. 14.2.2007, 12 LB 433/06

Aus den Gründen:

I. Der Kl. wendet sich gegen ein von der Bekl. (Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte) angeordnetes befristetes Ruhen seiner Fahrerlaubnis zum Führen von Sportbooten auf den Binnenschifffahrtsstraßen und ein damit verbundenes Fahrverbot.

Der Kl. besitzt seit dem Jahr 1993 eine von dem Deutschen Motoryachtverband nach §§ 2 Abs. 1, 7, 11 der Verordnung über das Führen von Sportbooten auf den Binnenschifffahrtsstraßen (Sportbootführerscheinverordnung-Binnen – SportbootFüV-Bin –) erteilte Fahrerlaubnis und ist Eigner eines Sportmotorbootes (9,05 Meter lang, 3,40 Meter breit, 6,5 t schwer, EBM FIAT, 196 kw). Mit diesem Boot befuhrt der Kl. als verantwortlicher Schiffsführer am 15.8.2001 gegen 21.15 Uhr unter Motorkraft und Navigationslichtern mit einer Geschwindigkeit von weniger als 3 Knoten den „Witzker Rhin“ (bzw. im Folgenden: Rhinkanal), vom Hohennauer See kommend, in Richtung Witzker See. Der Rhinkanal ist Teil des Großen Havelländischen Hauptkanals. Er ist, worauf zurückzukommen sein wird, nicht als schiffbares Gewässer ausgewiesen.

Zum angegebenen Zeitpunkt befand sich Herr H. mit seinem unbeleuchteten Sportmotorboot (4,15 Meter lang, 1,40 Meter breit, ABM Mercury, 3,68 kw – umgebaute ehemalige Ruderjolle) ca. 300 Meter von der Einmündung des Rhinkanals in den Hohennauer See entfernt und nach Angabe der Mehrzahl der seinerzeit Beteiligten etwa in der Mitte des Kanals, der dort auf eine Länge von ca. 360 Metern eine Breite von ca. 29 Metern aufweist. Herr H. hatte im Rhinkanal von seinem Boot aus geangelt. Der Kl. fuhr mit seinem Boot auf die Backbordseite des Bootes des Herrn H. auf, wodurch dieses schwer beschädigt wurde und sank.

Ein gegen den Kl. geführtes Strafverfahren wegen Gefährdung des Schiffsverkehrs und fahrlässiger Körperverletzung wurde mit Beschl. des AG v. 29.8.2002 gemäß § 153 Abs. 2 StPO wegen geringer Schuld eingestellt. Ein Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde nicht durchgeführt.

Nach vorheriger Anhörung ordnete die Bekl. mit Bescheid vom 7.1.2003 gegenüber dem Kl. unter Berufung auf § 10 a Abs. 2 SportbootFüV-Bin das Ruhen der Fahrerlaubnis des Kl. für eine Frist von drei Monaten – berechnet ab Abgabe seines Führerscheins zur amtlichen Verwahrung – an und verbot dem Kl. für diese Zeit, ein Sportboot auf Binnenwasserstraßen zu führen. In der Begründung des Bescheides führte die Bekl. aus, der Witzker See (Rhinkanal) gehöre nicht zu den schiffbaren Gewässern. Der Kl. habe ihn mit seinem Sportmotorboot auch nicht im Rahmen des wasserrechtlichen Gemeindegebrauchs befahren dürfen. Dadurch, dass er ein bestehendes Befahrensverbot missachtet bzw. es versäumt habe, sich vor dem Befahren des Gewässers über die dort geltenden Vorschriften zu informieren, habe er gegen eine Grundpflicht eines Schiffsführers verstoßen. Dies sei im konkreten Fall ursächlich für die Kollision mit einem anderen Fahrzeug gewesen. Die Schwere der Tat begründe Zweifel an der Zuverlässigkeit des Kl. als Schiffsführer und rechtfertige ein Fahrverbot von dreimonatiger Dauer. Der Widerspruch des Kl.

hiergegen wurde zurückgewiesen, seine Klage vom VG abgewiesen.

II. Die zulässige Berufung des Kl. hat keinen Erfolg.

Die Verfügung über das Ruhen der Fahrerlaubnis des Kl. und das damit verbundene Fahrverbot, die die für die Bekl. handelnde Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte in Wahrnehmung ihrer Zuständigkeit aus § 11 Abs. 3 Satz 1 und 3 SportbootFüV-Bin gegenüber dem Kl. getroffen hat, wird durch die Rechtsgrundlage des § 10 a Abs. 1 bis Abs. 4 SportbootFüV-Bin getragen.

Hiernach kann die nach § 11 Abs. 3 SportbootFüV-Bin zuständige Behörde das Ruhen einer nach § 2 Abs. 1 SportbootFüV-Bin erteilten Fahrerlaubnis befristet anordnen, wenn bei dem Fahrerlaubnisinhaber die Voraussetzungen für eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 10 SportbootFüV-Bin noch nicht vorliegen, aber Zweifel an seiner Zuverlässigkeit oder Tauglichkeit bestehen (§ 10 a Abs. 2 Satz 1 SportbootFüV-Bin). Werden diese Zweifel vor Ablauf der Frist ausgeräumt, ist die Anordnung aufzuheben (§ 10 a Abs. 2 Satz 2 SportbootFüV-Bin). Mit der Anordnung kann befristet verboten werden, ein Sportboot auf allen oder bestimmten Wasserstraßen zu führen (§ 10 a Abs. 3 SportbootFüV-Bin). Zweifel an der Zuverlässigkeit des Fahrerlaubnisinhabers können insbesondere bestehen, wenn gegen ihn wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 7 Abs. 1 oder 2 des Binnenschifffahrtsgesetzes (BinSchAufgG), die er unter grober oder beharrlicher Verletzung der Pflichten eines Schiffsführers begangen hat, eine Geldbuße festgesetzt worden ist; hiervon ist in der Regel auszugehen, wenn die Geldbuße festgesetzt worden ist, weil der Betroffene mehrfach mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr ein Sportboot geführt oder eine vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit überschritten hat (§ 10 a Abs. 4 SportbootFüV-Bin).

Diese Verordnungsvorschriften hat der Bundesminister für Verkehr aufgrund der ihm in § 3 Abs. 1 Nr. 6 i.V.m. § 1 Abs. 1 Nr. 4 BinSchAufgG erteilten Ermächtigung erlassen. Die formell-gesetzliche Grundlage hat der Bundesgesetzgeber aufgrund seiner konkurrierenden Gesetzgebungszuständigkeit aus Art. 72, 74 Abs. 1 Nr. 21 GG für die Binnenschifffahrt bzw. für die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen und in Ansehung seiner auf Art. 87 Abs. 1 Satz 1, 89 Abs. 2 GG beruhenden Verwaltungskompetenz – insbesondere seiner Befugnis zur Wahrnehmung der ihm durch Gesetz übertragenen, über den Bereich eines Landes hinausgehenden Aufgaben der Binnenschifffahrt – geschaffen. Dabei ist die Gesetzgebungszuständigkeit – und ihr folgend die Verwaltungskompetenz – des Bundes derart begrenzt, dass sie sich nur auf die Wasserstraßen in ihrer Eigenschaft als Verkehrswege bezieht (BVerfG, Urt. v. 30.10.1962 – 2 BvF 2/60, 1, 2, 3/61 –, BVerfGE 15, 1, 9, 16; Beschl. v. 11.4.1967 – 2 BvG 1/62 –, BVerfGE 21, 312, 320; BVerwG, Urt. v. 30.11.1990 – BVerwG 7 C 4.90 –, BVerwGE 87, 181, 184 f.). Das Binnenschifffahrtsgesetz hält sich als formell-gesetzliche Grundlage der Regelungen der Sportbootführerscheinverordnung-Binnen in dem derart gezogenen Rahmen und beschränkt seinen Anwendungsbereich überdies räumlich auf die Bundeswasserstraßen (vgl. die Begründung der Bundesregierung vom 5.7.1955 für den Entwurf des Gesetzes in seiner Ursprungsfassung, BT-Drs. II/1553, S. 6; Kupsch, NuR 2005, 285, 288).

Die in § 10 a SportbootFüV-Bin vorgesehenen Maßnahmen weisen insgesamt einen gefahrenabwehrrechtlichen Charakter auf und konnten mit diesem Inhalt auf der Ermächtigungsgrundlage des § 3 Abs. 1 Nr. 6 und Abs. 6 BinSchAufgG vorgesehen werden. Obwohl strukturelle Parallelen zu dem ordnungswidrigkeitenrechtlichen Fahrverbot des § 25 StVG nicht zu übersehen sind – etwa weil § 10a Abs. 4 Satz 1 SportbootFüV-Bin jedenfalls in Form eines Regelbeispiels ebenso wie § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG auf die Festsetzung einer Geldbuße wegen grober oder beharrlicher Pflichtverletzungen abstellt –, stehen die gefahrenabwehrrechtlichen Ausgestaltungsmerkmale im Vordergrund. So ordnet § 10 a Abs. 2 Satz 2 SportbootFüV-Bin an, dass eine befristete Ruhensanordnung aufzuheben ist, wenn die Zweifel, die zu ihrem Erlass geführt haben, vor Ablauf der Frist ausgeräumt werden. Ansonsten liegt den in Rede stehenden Regelungen – jedenfalls was die

Zuverlässigkeit der Fahrerlaubnisinhaber anbetrißt – ersichtlich die Annahme des Ordnungsgebers zugrunde, dass den Zweifel begründenden Umständen regelmäßig allein durch die Anordnung des Ruhens der Fahrerlaubnis und ohne eine abschließende Kontrolle des Maßnahmeerfolges begegnet werden kann, weil – insbesondere längerfristige – Ruhensanordnungen wegen der Empfindlichkeit der mit ihnen verbundenen Pflichtenmahnung die Vermutung ihres Erfolges gleichsam in sich tragen. Diese Annahme erscheint bei der gebotenen abstrakten Beurteilung nicht als fehlsam.

Im entscheidungserheblichen Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Ruhensanordnung und des damit verbundenen Fahrverbots lagen i.S.d. § 10 a Abs. 2 Satz 1 SportbootFüV-Bin Zweifel an der Zuverlässigkeit des Kl. vor. Für die Bestimmung der Umstände, die geeignet sind, nach § 10 a SportbootFüV-Bin die Anordnung des Ruhens der Fahrerlaubnis und ein damit verbundenes Fahrverbot zu rechtfertigen, geben Wortlaut und Systematik des § 10 a Abs. 2 und 4 SportbootFüV-Bin in zweierlei Hinsicht einen Rahmen vor. Einerseits müssen Pflichtverstöße eines Schiffsführers vorliegen, die in der Wichtigkeit einzeln, in ihrer Gesamtheit oder in ihrem weiteren Zusammenhang den in § 10 a Abs. 4 SportbootFüV-Bin aufgeführten Regelbeispielen – Festsetzung einer Geldbuße wegen Begehung einer Ordnungswidrigkeit unter grober oder beharrlicher Pflichtverletzung, wovon in der Regel bei einer Geldbuße wegen mehrfacher Alkoholfahrten oder Geschwindigkeitsverstöße auszugehen ist – jedenfalls nahe kommen. Andererseits ist eine vorhergehende Verfolgung als Ordnungswidrigkeit nicht zwingend. Weiterhin ist es nicht angezeigt, die für das ordnungswidrigkeitenrechtliche Fahrverbot des § 25 StVG entwickelten Maßstäbe zur Bestimmung grober und beharrlicher Pflichtverletzungen (vgl. dazu m. N.: Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 19. Auflage 2006, § 25 StVG, Rdnr. 8 ff.) ohne Weiteres für die Auslegung der gefahrenabwehrrechtlichen Vorschrift des § 10 a SportbootFüV-Bin zu übernehmen. Schließlich darf nicht vernachlässigt werden, dass ein nach § 10 a Abs. 2 SportbootFüV-Bin relevanter Pflichtverstoß (noch) nicht wie im Fall der Fahrerlaubnisentziehung nach § 10 SportbootFüV-Bin die Unzuverlässigkeit erweisen, sondern nur Zweifel an der Zulässigkeit begründen muss.

Nach diesen Maßstäben sieht der Senat einen hinreichend gewichtigen Pflichtverstoß des Kl. entscheidend darin begründet, dass dieser am Abend des 15.8.2001 in vorwerfbarer Weise in das nicht schiffbare Gewässer des Rhinkanals eingefahren und es im Zusammenhang mit der hierdurch geschaffenen abstrakten Gefahr zu einer Kollision mit dem durch Herrn H. geführten Sportboot gekommen ist.

Der Rhinkanal ist nicht schiffbar. Er ist keine Bundeswasserstraße, geschweige denn eine dem allgemeinen Verkehr dienende Binnenwasserstraße des Bundes i.S.d. § 1 Abs. 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG), denn er war weder am Vorfalldag des 15.8.2001, noch – sollte es hier darauf ankommen – bei Erlass des Widerspruchsbescheides der Beklagten am 25.3.2003 in der Anlage zu § 1 Abs. 1 WaStrG genannt, die die für die Schifffahrt freigegebenen Bundeswasserstraßen abschließend bezeichnet (vgl. dazu: OVG Frankfurt/Oder, Beschl. v. 25.5.2004 – 4 B 253/03 –, NVwZ-RR 2005, 403 f., betreffend die Hohennauer Wasserstraße).

Der Rhinkanal ist auch als brandenburgisches Landesgewässer nicht für die Schifffahrt nutzbar. Nach § 43 Abs. 1 des Brandenburgischen Wassergesetzes (Bbg. WG) dürfen oberirdische Gewässer im Rahmen des wasserrechtlichen Gemeindegebrauchs durch jedermann u. a. zum Befahren mit Fahrzeugen bis zu 1.500 kg Wasserverdrängung ohne eigene Triebkraft benutzt werden. Bei der Schifffahrt handelt es sich jedoch nicht um eine Ausprägung des wasserrechtlichen Gemeindegebrauchs, sondern um eine andere Art der Nutzung, die einer besonderen Widmung bedarf (BVerwG, Urt. v. 4.7.1969 – VII C 26.65 –, BVerwGE 32, 299, 304; OVG Frankfurt/Oder, Beschl. v. 25.5.2004, a.a.O.). Für den Rhinkanal fehlt es an einer solchen Widmung.

§ 46 Abs. 1 Satz 2 Bbg. WG ordnete in seiner am Vorfalldag des 15.8.2001 in Geltung befindlichen Fassung an, dass schiffbar die in der Anlage 2 zu dem Gesetz aufgeführten Ge-

wässer waren und Gleiches für diejenigen Gewässer galt, die durch die zuständigen Fachminister als schiffbar bestimmt und als Anlage zur Landesschiffahrtsverordnung (LSchiffV) bekannt gemacht worden waren. Der Rhinkanal war bzw. ist nicht aufgeführt.

Dadurch, dass der Kl. mit seinem Sportmotorboot in den nicht schiffbaren Rhinkanal eingefahren ist, den er in Anbetracht des Gewichts und des Motorantriebs seines Bootes auch nicht im Wege des wasserrechtlichen Gemeindegebrauchs befahren durfte, hat er einen Verstoß gegen die Pflichten eines gewissenhaften Sportbootführers begangen. Dieser Verstoß war jedenfalls fahrlässig und erfüllte damit den Ordnungswidrigkeitstatbestand des § 145 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. c) Bbg. WG. Dass ein Ordnungswidrigkeitenverfahren tatsächlich nicht durchgeführt worden ist, hindert die Anwendung der gefahrenabwehrrechtlichen Vorschrift des § 10 a SportbootFüV-Bin wie ausgeführt nicht.

Der Kl. kann sich nicht in entlastender Weise darauf berufen, dass er um die Nichtschiffbarkeit des Rhinkanals nicht gewusst habe (wird ausgeführt). In diesem Zusammenhang geht sein Verweis darauf, dass auch andere Sportboote den Rhinkanal befahren, ins Leere, da derartige Nutzungen außerhalb des wasserrechtlichen Gemeindegebrauchs als nicht erlaubt zu qualifizieren wären. Schließlich kann sich ein Schiffsführer zur Überzeugung des Senats regelmäßig nicht mit entlastender Wirkung darauf berufen, über den rechtlichen Rahmen seiner Tätigkeit, insbesondere über die fehlende Schiffbarkeit eines Gewässers nicht bzw. falsch informiert zu sein. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass sich ein Schiffsführer vor Antritt jeder Fahrt über die Bedingungen und Verhältnisse der Gewässer, die er befahren möchte, zu informieren hat. Dies schreibt § 4 Abs. 10 LSchiffV 1999 bzw. 2002 unter Bußgeldandrohung in § 90 Abs. 1 Nr. 34 Buchst. d) LSchiffV 1999 bzw. § 89 Abs. 1 Nr. 41 Buchst. e) LSchiffV 2002 ausdrücklich vor. Dabei fällt es in die Risikosphäre des Schiffsführers, wenn er sich unzutreffende Informationen beschafft. Denn seine Pflicht besteht darin, sich im Ergebnis richtig zu verhalten.

Sein besonderes Gewicht erhält das dem Kl. zur Last zu legende Befahren eines nicht schiffbaren Gewässers über die in § 145 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. c) Bbg. WG enthaltene Ausgestaltung als Ordnungswidrigkeitstatbestand hinaus im gefahrenabwehrrechtlichen Sinne dadurch, dass mit einem solchen Verhalten eine große abstrakte Gefahr für die gemeingebrauchlichen Nutzungen des nicht schiffbaren Gewässers – insbesondere das Befahren mit kleinen Booten ohne eigene Triebkraft – verbunden ist, da die entsprechenden Nutzer mit einer Inanspruchnahme als Schifffahrtsweg nicht rechnen müssen. Die abstrakte Gefährlichkeit besteht in einer zusätzlich gesteigerten Form, wenn das nicht schiffbare Gewässer – wie hier durch den Kl. – bei Dämmerung bzw. anbrechender Dunkelheit befahren wird. Diese Gefahr hat sich im vorliegenden Fall zudem in Form der Kollision des Sportbootes des Kl. mit dem Boot des Herrn H. verwirklicht.

Ein Wertungswiderspruch im Hinblick auf die in § 10a Abs. 4 SportbootFüV-Bin für den Erlass einer Ruhensanordnung genannten Regelbeispiele besteht nicht. Diese erhalten ihr Gewicht im gefahrenabwehrrechtlichen Sinne dadurch, dass Pflichten grob oder mehrfach verletzt wurden, ohne dass es dabei zusätzlich entscheidend auf das Ausmaß der mit den Pflichtverletzungen verbundenen abstrakten Gefahren oder deren Verwirklichung ankäme. Dem hier in Rede stehenden (einmaligen) verbotswidrigen Befahren eines nicht schiffbaren Gewässers kommt zwar für sich genommen ein vergleichbares Gewicht nicht zu. Dies wird jedoch dadurch ausgeglichen, dass sich die diesen Pflichtverstoß kennzeichnende große abstrakte Gefährlichkeit realisiert hat.

Die Berücksichtigung des Pflichtverstoßes im Rahmen des § 10a SportbootFüV-Bin wird nicht dadurch gehindert, dass diese Vorschrift sich nur auf Fahrerlaubnisse bezieht, die gemäß § 2 Abs. 1 SportbootFüV-Bin und entsprechend den oben dargestellten eingeschränkten bundesrechtlichen Gesetzgebungs- und Verwaltungskompetenzen für das Führen von Sportbooten auf den Binnenwasserstraßen des Bundes erteilt worden sind, der Kl. als Inhaber einer solchen Fahrerlaubnis

den Verstoß jedoch nicht auf einer derartigen Wasserstraße begangen hat. Denn die bundesrechtlichen Regelungen werden durch landesrechtliche Vorschriften – hier die §§ 8 ff. LSchiffV 1999 bzw. 2002 – ergänzt. § 8 Abs. 1 LSchiffV 1999 bzw. 2002 statuiert, dass derjenige, der auf schiffbaren Landesgewässern i.S.d. § 1 Abs. 1 LSchiffV 1999 bzw. 2002 ein Fahrzeug führen will, das mit einer Antriebsmaschine mit einer effektiven Nutzleistung von mehr als 3,68 Kilowatt ausgerüstet bzw. länger als 15 Meter ist, einer gültigen Fahrerlaubnis nach Landesrecht bedarf. Unter den Voraussetzungen des § 15 LSchiffV 1999 bzw. 2002 kann eine solche landesrechtliche Fahrerlaubnis befristet oder auf Dauer entzogen werden. Darüber hinaus sieht dann § 8 Abs. 5 LSchiffV 1999 bzw. 2002 vor, dass auch auf schiffbaren Landesgewässern die nach der Sportbootführerscheinverordnung-Binnen erteilte Erlaubnis als Fahrerlaubnis für alle Kleinfahrzeuge und Sport-

boote mit einer Maschinenleistung über 3,68 Kilowatt und einer Länge von weniger als 15 Metern gilt. Die – gegebenenfalls befristete – Entziehung einer solchen durch Landesrecht in Bezug genommenen, gleichwohl aber in erster Linie auf den Binnenschiffahrtsstraßen des Bundes geltenden Fahrerlaubnis kann sich allerdings nicht nach einer landesrechtlichen Vorschrift – hier § 15 LSchiffV 1999 bzw. 2002 – richten, der eine Geltungskraft nur für den Bereich des jeweiligen Bundeslandes zukommt. Demgegenüber spricht nach gefahrenabwehrrechtlichen Grundsätzen nichts dagegen, bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Inhabers einer nach Bundesrecht erteilten Fahrerlaubnis im Rahmen einer bundesrechtlichen Entziehungs- bzw. Ruhensvorschrift auch auf diejenigen Pflichtverletzungen abzustellen, die dieser im Zusammenhang mit der landesrechtlich gestatteten Ausnutzung dieser Erlaubnis begangen hat.