



Verwaltungsgericht Hamburg

Beschluss

In der Verwaltungsrechtssache

- Antragsteller -

g e g e n

Berufsgenossenschaft für Verkehrswirtschaft
Post-Logistik Telekommunikation
- Dienststelle Schiffssicherheit -
Ottenser Hauptstraße 54,
22765 Hamburg,

- Antragsgegnerin -

hat das Verwaltungsgericht Hamburg, Kammer 5, am 28. Juni 2022 durch

beschlossen:

Der Antrag wird abgelehnt.

Die Kosten des Verfahrens hat der Antragsteller zu tragen.

Der Streitwert wird auf 2.500 Euro festgesetzt.

Gründe

I.

Der Antragsteller wendet sich gegen eine Festhalteverfügung der Antragsgegnerin, die das Auslaufen und die Weiterfahrt seines Schiffes „A.“ verbietet.

Das Schiff „A.“ wurde 1980 durch VEB B. als Motorbarkasse 13, Typ 407 mit der Zweckbestimmung „Einsatz als Arbeitsboot und Transportboot für Personen und Lasten sowie zum Schleppen von kleinen Wasserfahrzeugen und -geräten auf Binnen- und küstennahen Gewässern“ (Bl. 395 f. der Sachakte), einer Länge über alles von 14,55 m und einem Bruttoreumgehalt von 22,15 BRT als Kontrollboot für VEB C. gebaut (Bl. 1 der Sachakte). Das Schiff bietet Sitzmöglichkeiten für zwölf Personen (Bl. 394 der Sachakte). Ausweislich des Telefonvermerks vom 29. April 2022 ist das Schiff nach Angaben des Amtsgerichts Rostock seit 2006 nicht mehr im Schiffsregister eintragungspflichtig (Bl. 592 der Sachakte).

Zuletzt stellte die Antragsgegnerin für das Schiff unter dem 18. Juni 2018 ein bis 17. November 2018 gültiges Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für die Wattfahrt (Bl. 450, 614 ff. der Sachakte) sowie unter dem 2. Juni 2016 ein bis 30. Juni 2021 gültiges Schiffsbesatzungszeugnis (Bl. 619 der Sachakte) aus. Das Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis vom 18. Juni 2018 wurde unter der folgenden Auflage erteilt: „Fahrten im Gebiet der E. Boddenkette ohne Überschreitung der Seegrenze, am Tage, bei gutem Wetter und guter Sicht. Maximal zulässige Fahrgastzahl: 12“ (Bl. 450 der Sachakte). Der damalige Eigner gab gegenüber der Antragsgegnerin an, dass ab dem 17. November 2018 keine gewerblichen Fahrten mehr mit dem Schiff stattgefunden hätten (Bl. 445 der Sachakte).

Der in F. geborene und in G. wohnhafte Antragsteller ließ sich am 8. Oktober 2020 mit dem Gewerbe Bestatter in die Handwerksrolle der Handwerkskammer H. eintragen. Unter der

Geschäftsbezeichnung „Seebestattung G.“ mit Geschäftssitz in G. erteilte das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt I. am 16. April 2020 eine wasserrechtliche Erlaubnis zum Einbringen von Urnen mit der Asche von Verstorbenen in die Ostsee (zur Internetpräsenz der „Seebestattung G.“: Bl. 622 ff. der Sachakte). Diese bis zum 31. Dezember 2030 befristete Erlaubnis für das Einbringen von Urnen mit der Asche von Verstorbenen in die Ostsee weist die Positionen J., K., Ostsee (vor L.) und zwei Standorte im M. Bodden als Einbringungsstandorte aus (Bl. 15 der Gerichtsakte).

Der Antragsteller stellte bei der Antragsgegnerin mit E-Mail vom 27. Januar 2021 (Bl. 446 der Sachakte) sowie 29. September 2021 (Angabe: „Fahrgebiet in Entfernung von 3 [s]m vor N./Ostsee“ [Bl. 463 der Sachakte]) Anfragen bezüglich der Nutzung des Schiffes für die „Seebestattung G.“.

Am 11. September 2021 wurde in der K. vom Schiff „A.“ aus eine Seebestattung durch den Antragsteller durchgeführt (Bl. 620, 651 f., der Sachakte). Bei der Anhörung im Rahmen des sich anschließenden Ordnungswidrigkeitenverfahrens gab der Antragsteller an, dass er sein Sportboot gelegentlich für Seebestattungen nutze und daraus kein „Berufsboot“ machen wolle. Die Wasserschutzpolizei untersagte ihm die gewerbliche Seebestattung mit dem Boot „A.“ für die Zukunft (Bl. 621 der Sachakte).

Seit dem 29. September 2021 ist der Antragsteller Zuteilungsnehmer einer Zuteilungsurkunde (Ship Station Licence) für das Schiff „A.“ unter dem Rufzeichen „...“ als Nummer des mobilen See- und Binnenschiffahrtsfunks, die durch die Bundesrepublik Deutschland erteilt wurde (Bl. 13 der Gerichtsakte).

Am 11. Oktober 2021 fand auf Antrag des Antragstellers eine „schiffbauliche, außerordentliche Besichtigung des Schiffs „A.“ statt (Bl. 469 ff. der Sachakte), bei der die Antragsgegnerin feststellte, dass das Schiff nicht den Mindestanforderungen der Schiffssicherheitsverordnung genüge (insbesondere Bl. 502 Rückseite der Sachakte).

Am 25. März 2022 registrierte der Antragsteller das Schiff „A.“ in Polen (Bl. 659 ff. der Sachakte) für den Eigner („Owner“) und Betreiber („Operator“) „Seebestattung G.“ und den Heimathafen O. Aus dem Zertifikat über die Eintragung des Schiffs in das „Register of yachts and other watercraft of less than 24 m in length“ ergibt sich der Zweck („purpose“) „Kommerzielle Yacht“ („Jacht Komercyjny [JK]“).

Am 16. April 2022 wurde in der K. vom Schiff „A.“ aus eine weitere Seebestattung durchgeführt (Bl. 620, 653 ff. der Sachakte).

Die Antragsgegnerin benannte mit Festhalteverfügung vom 2. Mai 2022 (Bl. 648 f. der Sachakte) den Antragsteller als Kapitän, die Seebestattung G. als „Reederei bzw. Eigner“ des Schiffes „A.“ und untersagte das Auslaufen und die Weiterfahrt aufgrund § 11 Abs. 1 Nr. 2 Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) und § 9 Abs. 2 Schiffsbesatzungsverordnung (SchBesV), weil für das Schiff nicht die vorgeschriebenen gültigen Zeugnisse über die Erfüllung der nach dem internationalen schiffsbezogenen Sicherheitsstandards, dem Schiffssicherheitsgesetz oder im Rahmen des Seeaufgabengesetzes vorgeschriebenen Anforderungen nachgewiesen werden könnten, und das Schiff als Kauffahrteischiff über kein gültiges Schiffsbesatzungszeugnis verfüge. Die sofortige Vollziehung der Verfügung sei im öffentlichen Interesse geboten und werde angeordnet, weil ihre Befolgung auf andere Weise nicht sichergestellt werden könne und anderenfalls das Schiff ohne vorherige Erfüllung der einschlägigen nationalen und internationalen Vorschriften die Reise antreten/fortsetzen würde. Die Sicherheit des Schiffes, seiner Fahrgäste und seiner Besatzung sowie die Umwelt sei dadurch erheblich gefährdet. Die Festhalteverfügung wurde dem Antragsteller mit E-Mail vom 2. Mai 2022 vorab übermittelt (Bl. 645 der Sachakte) und ihm am 5. Mai 2022 mit Postzustellungsurkunde zugestellt (Bl. 657 der Sachakte).

Nach einem Telefonat der Beteiligten am 3. Mai 2022 unterrichtete die Antragsgegnerin den Antragsteller mit E-Mail vom 5. Mai 2022 (Bl. 656 der Sachakte) über die Beobachtung des Vorfalls vom 16. April 2022 und teilte mit: Das Schiff benötige „wie bisher“ ein Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis, da es sich bei dem Schiff „A.“ schon deshalb um kein Sportboot handele, weil es nicht allein zu Sport- und Freizeitwecken gebaut worden sei. Da das Schiff als „Kleinfahrzeug“ einzustufen sei, benötige es wie bisher ein Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis, wenn es nicht allein zu Sport- und Freizeitwecken sowie nicht gewerbsmäßig genutzt werde. Nach der Antragstellung und Besichtigung habe der Antragsteller die Zulassung als „Kleinfahrzeug“ nicht weiterverfolgt, obwohl er Kenntnis darüber gehabt habe, dass eine Seebestattung ohne Zulassung rechtswidrig sei.

Der Antragsteller legte mit am 1. Juni 2022 bei der Antragsgegnerin eingegangenem Schreiben vom 24. Mai 2022 Widerspruch ein (Bl. 688 der Sachakte). Sein Ziel sei es, das

Schiff „A.“ als Sportboot weiter zu nutzen. Er sei weder Kapitän des Schiffes noch Inhaber einer Reederei.

Der Antragsteller hat am 18. Mai 2022 beim Verwaltungsgericht Greifswald einen „Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung“ gestellt. Zur Begründung führt er aus: Aufgrund der Registrierung des Schiffes als Sportboot sehe er die Antragsgegnerin als nicht zuständig an. Die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission wiederum habe eine Zeugniserteilung abgelehnt, da das Schiff zum Stichtag 2006 dort nicht registriert gewesen sei. Das Bootszeugnis sei beim Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund in einem ersten Schritt beantragt und abgelehnt worden. Sein Anliegen sei es, von der für ihn zuständigen Behörde eine gelegentliche gewerbliche Nutzung genehmigt zu bekommen. Als Bestattungsunternehmen habe er sich auf individuelle Seebestattungen spezialisiert. Dazu chartere er Schiffe bei Reedereien in Deutschland und anderen Ländern. Da er bei keiner Behörde in Deutschland Zeugnisse oder Ausnahmegenehmigungen erhalten habe, habe er daraufhin am 25. März 2022 das Schiff als kommerzielles Sportboot in Polen registrieren lassen. Die Abnahme durch die polnischen Behörden sei durch die Festhalteverfügung unterbunden worden. Er verweist auf die Entscheidung der Kammer vom 2. Oktober 2020 (5 E 3819/20). Nur damit er überhaupt die Chance auf eine Prüfung durch die Antragsgegnerin gehabt habe, sei er dazu gedrängt worden anzugeben, den Nutzungswunsch bis zu drei Seemeilen vor N. zu äußern. Ihm sei es immer darum gegangen, den „A.“ in der „Zone 2 Binnen“ als kommerzielles Sportboot zu fahren. Es habe keine kommerzielle Nutzung im Küstenbereich gegeben und diese sei auch nicht beabsichtigt.

Der Antragsteller beantragt,

die aufschiebende Wirkung wiederherzustellen.

Die Antragsgegnerin beantragt,

den Antrag abzulehnen.

Zur Begründung wiederholt sie im Wesentlichen die Ausführungen aus ihrer Festhalteverfügung. Sie ist darüber hinaus der Ansicht, dass das Schiff „A.“ zum Zeitpunkt der Ausstellung der Festhalteverfügung nach ihrer Kenntnis unter deutscher Flagge gefahren und der Antragsteller auch weiterhin verpflichtet sei, das Schiff unter der deutschen Flagge fahren zu lassen. Es habe keinerlei Hinweise dafür gegeben, dass der

Antragsteller das Schiff bei dem polnischen Flaggenstaat habe registrieren lassen. Auch der Umstand, dass der Antragsteller eine deutsche „Ship Station Licence“ seinem Antrag beigelegt habe, spreche deshalb für das Fahren unter deutscher Flagge, weil diese nur für deutsche Schiffe vergeben werde. Das Schiff könne deshalb nach § 1 Flaggenrechtsgesetz (FIRG) nicht unter der polnischen Flagge fahren, weil der Antragsteller als Eigentümer des Schiffs deutscher Staatsangehörigkeit sei und auch sein Wohnsitz in Deutschland liege. Nach § 6 FIRG dürften Seeschiffe, die die Bundesflagge nach § 1 FIRG zu führen hätten, keine anderen Flaggen führen. Der Antragsteller dürfe das Schiff auch deshalb nicht unter polnischer Flagge fahren lassen, weil Art. 91 Abs. 1 Satz 3 Seerechtsübereinkommen (SRÜ) eine echte Verbindung („genuine link“) zwischen dem Staat und dem Schiff verlange. Auch sei zu berücksichtigen, dass Schiffe unter ausländischer Flagge jedenfalls eine Gleichwertigkeitsbescheinigung nach § 9 Abs. 6 i.V.m. § 5 Abs. 5 sowie Anlage 1 D III. 1 und 3 SchSV benötigen, wenn sie in deutschen Gewässern gewerbsmäßig tätig seien. Eine Befreiung von der Zeugnispflicht sei nur für Kleinfahrzeuge und Sportboote möglich, wobei zu berücksichtigen sei, dass eine solche Ausnahme für das Schiff „A.“ schon deshalb nicht in Betracht komme, weil dieses gewerbsmäßig genutzt werde. Für die Zulassung als Kleinfahrzeug habe sich die Antragsgegnerin keinesfalls für unzuständig erklärt, vielmehr lägen die Zulassungsvoraussetzungen nicht vor. Soweit sie auf eine Zulassung als Binnenschiff verwiesen habe, sei für die Zulassung als Kleinfahrzeug nicht relevant, ob das Schiff die Voraussetzungen als Binnenschiff erfülle. Ein Auslaufen unter Auflagen bzw. Bedingungen komme nicht in Betracht, weil ihr Ermessen auf Null reduziert sei. Der Antragsteller habe durch sein eigenes Verhalten dafür gesorgt, dass eine unbeschränkte Festhalteverfügung die einzige zur Gefahrenabwehr geeignete Maßnahme sei.

Das Verwaltungsgericht Greifswald hat mit Beschluss vom 8. Juni 2022 das Verfahren an das Verwaltungsgericht Hamburg verwiesen. Die Akte wurde dem Verwaltungsgericht Hamburg elektronisch vorab und am 14. Juni 2022 urschriftlich übermittelt. Der Antragsteller hat am 23. Juni 2022 um Fristverlängerung gebeten.

II.

1. Die Sache ist zur Entscheidung reif. Dem Fristverlängerungsantrag des Antragstellers vom 23. Juni 2022 war nicht nachzugehen. Der Antragsteller hat in seinem Antrag weder

einen Zeitpunkt benannt, bis zu dem er das Gericht um Fristverlängerung ersucht, noch hat er einen Grund für sein Fristverlängerungsbegehren zu erkennen gegeben.

2. Der Antrag ist nach §§ 122 Abs. 1, 88 VwGO als Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers unter dem 24. Mai 2022 gegen die Festhalteverfügung vom 2. Mai 2022 auszulegen.

3. Der so verstandene Antrag ist nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 2 VwGO zulässig, aber unbegründet.

a) Die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Antragsgegnerin genügt dem Erfordernis aus § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO, das besondere Interesse an der sofortigen Vollziehung des Verwaltungsaktes schriftlich zu begründen. Angesichts der Gefahren, die vom Fehlen einer Sicherheitsüberprüfung nach der SchSV für die Sicherheit des Wasserverkehrs und die körperliche Unversehrtheit der Wasserverkehrsteilnehmer – insbesondere etwaige Teilnehmer an den von dem Antragsteller durchgeführten Bestattungen – ausgehen, musste die Antragsgegnerin nicht stärker auf die Umstände des konkreten Einzelfalls eingehen und durfte die Festhalteverfügung formularmäßig für sofort vollziehbar erklären (für Festhalteverfügungen nach der SchBesV OVG Hamburg, Beschl. v. 1.10.2009, 1 Bs 129/09, juris Rn. 21; ähnlich für den Straßenverkehr OVG Hamburg, Beschl. v. 22.5.2013, 4 Bs 122/13, n.v.; VG Hamburg, Beschl. v. 6.7.2015, 15 E 3047/15, juris Rn. 16).

b) Nach der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gebotenen Abwägung der beiderseitigen Interessen überwiegen die öffentlichen Interessen an der sofortigen Vollziehung der angegriffenen Festhalteverfügung das private Interesse des Antragstellers an der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs. Denn nach der in diesem Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nur möglichen, aber auch ausreichenden summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage dürfte sich die Festhalteverfügung der Antragsgegnerin als rechtmäßig erweisen. Die Festhalteverfügung der Antragsgegnerin vom 2. Mai 2022 dürfte sowohl auf Grundlage von § 11 Abs. 1 Nr. 2 SchSV (aa) wie auch auf Grundlage von § 9 Abs. 2 SchBesV (bb) rechtmäßig ergangen sein.

aa) Wenn für ein zur Führung der Bundesflagge berechtigtes Schiff nicht die vorgeschriebenen gültigen Zeugnisse über die Erfüllung der genannten Anforderungen nachgewiesen werden können, verbietet gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 2 SchSV die

antragsgegnerische Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation sein Auslaufen, seine Weiterfahrt oder seinen Betrieb oder gestattet diese nur unter Bedingungen oder Auflagen, durch welche die gebotene Gefahrenabwehr gewährleistet wird.

(1) Bei dem Schiff „A.“ dürfte es sich um ein zur Führung der Bundesflagge berechtigtes Schiff handeln.

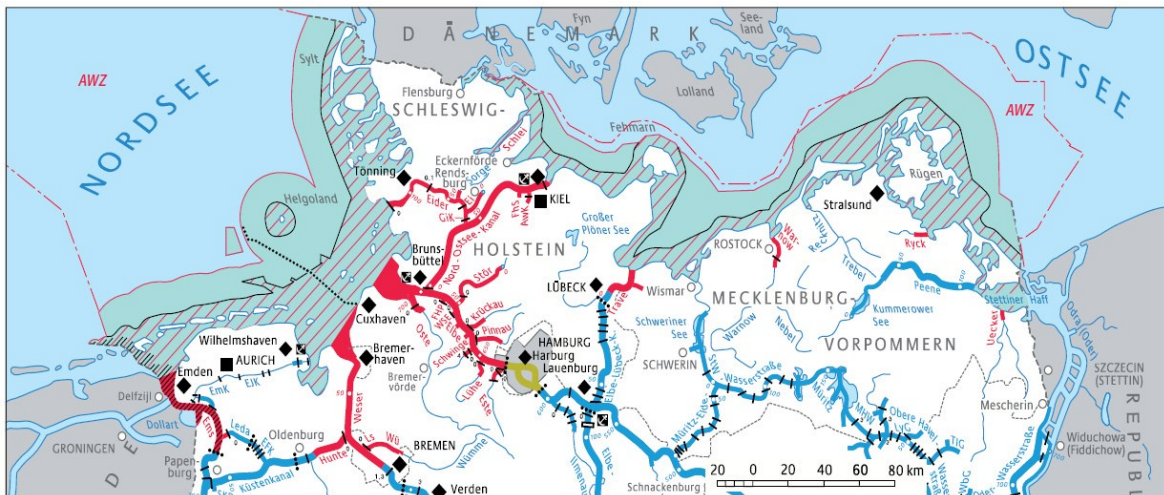
(a) Bei dem Schiff „A.“ dürfte es sich zunächst um ein „Schiff“ im Sinne von § 11 Abs. 1 Nr. 2 SchSV handeln.

Für den Geltungs- und Anwendungsbereich der Verordnung verweist § 1 Abs. 1 Satz 2 Halbs. 1 SchSV grundsätzlich auf eine entsprechende Anwendung der §§ 1 und 2 Schiffssicherheitsgesetz (SchSG). Schiffe im Sinne dieses Gesetzes sind insbesondere gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 SchSG Seeschiffe, die die Bundesflagge führen. Welche Seeschiffe die Bundesflagge führen, folgt aus §§ 1, 2 FIRG. Nach § 1 Abs. 1 FIRG haben alle Kauffahrteischiffe und sonstigen zur Seefahrt bestimmten Schiffe die Bundesflagge zu führen, deren Eigentümer Deutsche sind und ihren Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes haben. Zur Seefahrt sind Schiffe dann bestimmt, wenn sie entsprechend ihrem bestimmungsmäßigen Gebrauch geeignet sind, im Seebereich eingesetzt zu werden (Ehlers, Recht des Seeverkehrs, 2. Aufl. 2022, FIRG § 1 Rn. 3). Als Grenzen der Seefahrt i.S.d. § 1 FIRG werden aufgrund § 22 Abs. 1 Nr. 1 FIRG durch § 1 Flaggenrechtsverordnung (FIRV) bestimmt: Die Festland- und Inselküstenlinie bei mittlerem Hochwasser (Nr. 1), die seewärtige Begrenzung der Binnenwasserstraßen (Nr. 2), bei an der Küste gelegenen Häfen die Verbindungslinie der Molenköpfe (Nr. 3) und bei Mündungen von Flüssen, die keine Binnenwasserstraßen sind, die Verbindungslinie der äußeren Uferausläufe (Nr. 4). Die hier vorgenommene Grenzziehung stimmt dabei inhaltlich mit entsprechenden Grenzziehungen in § 1 Abs. 1 und 2 Wasserstraßengesetz (WaStrG), § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) sowie § 3 Nr. 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) überein und bezieht auch Förden und Buchten in den Bereich der Seefahrt ein (Ehlers, a.a.O., FIRV § 1 Rn. 1). Demgegenüber sind Schiffe dann nicht zur Seefahrt „bestimmt“ im Sinne von § 1 Abs. 1 FIRG, wenn es sich bei ihnen um Kleinboote oder andere Schwimmkörper handelt, die zum Einsatz auf See gänzlich ungeeignet sind, sowie bei Schiffen, die zwar zur Seefahrt geeignet wären, dort aber

überhaupt nicht eingesetzt werden – wie zum Beispiel Hafenfähren (Ehlers, a.a.O., FIRG § 1 Rn. 4).

Nach diesen Maßstäben dürfte es sich beim Schiff „A.“ um ein zur Seefahrt bestimmtes Schiff handeln. Schon seiner objektiven Beschaffenheit nach ist es nicht nur zur Binnen-, sondern auch zur Seeschifffahrt geeignet. Dies ergibt sich bereits aus der Zweckbestimmung des VEB B. aus dem Jahr 1980, wonach es zum „Einsatz als Arbeitsboot und Transportboot für Personen und Lasten sowie zum Schleppen von kleinen Wasserfahrzeugen und -geräten auf Binnen- und küstennahen Gewässern“ gebaut wurde.

Der Antragsteller dürfte das Schiff „A.“ auch nicht allein zur Binnenschifffahrt einsetzen. Er hat gegenüber dem Gericht angegeben, dass er das Schiff jedenfalls in der K. für Seebestattungen zu nutzen beabsichtigt. Ausweislich der zur Gerichtsakte gereichten wasserrechtlichen Erlaubnis zum Einbringen von Urnen mit der Asche von Verstorbenen in die Ostsee ergeben sich darüber hinaus weitere Standorte im J., im M. Bodden sowie in der Ostsee vor L. Schon der wasserrechtlich erlaubte Standort zum Einbringen von Urnen in der K. (54°...N 13°...E) liegt jenseits der Grenze der Binnenschifffahrt und befindet sich damit im Bereich der Seeschifffahrt. Dieser Standort befindet sich nach Maßgabe von § 1 Abs. 1 WaStrG außerhalb einer Binnenwasserstraße. Nach Nr. 44 der Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 7 und § 2 Abs. 2 WaStrG bildet der Beginn des P. das Ende der Binnenwasserstraße Q. Die K. findet sich demgegenüber am Ende des P., so dass die K. auch ihrem Erscheinungsbild nach nicht als natürliche Einheit mit der Q. anzusehen ist, § 1 Abs. 1 Nr. 1 lit. a WaStrG. Dieses Auslegungsergebnis deckt sich auch mit der Regelung in § 1 Abs. 1 Nr. 1 SeeSchStrO, wonach spiegelbildlich „Seeschifffahrtsstraßen“ Wasserflächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und einer Linie von drei Seemeilen Abstand seewärts der Basislinie darstellen. Dies hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit nachfolgender Abbildung nachvollziehbar für die K. dargestellt:



Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, August 2014, Karte W 162 v; Grenze AWZ ergänzt durch Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (April 2015)
 Kartographie: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg, zur Verfügung gestellt gemäß GeoNutzV
 Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.

Geltungsbereiche:	Grenzen:	Stautufen / Kanalstufen in BWStr:	Organisation:
Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (Binnenwasserstr./Seewasserstr.)	Staatsgrenze	nur Wehr / Sperrwerk	Sitz der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS)
Eingeschränkte Seeschifffahrtsstraßen (Seewasserstraßen)	Landesgrenze	Schiffsschleuse	Sitz einer Außenstelle der GDWS
Schifffahrtsordnung Emsmündung (Binnenwasserstr./Seewasserstr.)	seawärtige Grenze des deutschen Hoheitsgebietes	zusätzlich Bootsschleuse	Grenze zwischen Außenstellen der GDWS
Hamburger Hafengesetz (Delegationsgebiet)	seawärtige Grenze der Seeschifffahrtsstraßen nach der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung	zusätzlich Bootsgasse	Ausstellungsraum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
	Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ)	zusätzlich Bootsschlepp	
		zusätzlich Bootsstrepe	

Entgegen der Auffassung des Antragstellers liegt der Standort in der K. auch nicht in der „Zone 2 Binnen“. Ausweislich der Liste der in die geografischen Zonen 1, 2, 3, und 4 eingeteilten Wasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland (Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung BGBl I 2018, 1398) vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398, 1419) stellt die K. als Teil des P. ein Gewässer dar, das vom Festland und der Insel L. eingeschlossen ist und damit nicht in die Zone 2-Binnen, sondern in die Zone 2-See fällt. Dies hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr in der folgenden Grafik für die K. nachvollziehbar mit orangener Schattierung abgebildet:

BUNDESWASSERSTRASSEN

- Einteilung in Zonen nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung



Quelle: Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik, zur Verfügung gestellt gemäß GeoNutzV
Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.

Stand: 2009 W 162 x

- | | |
|--|---|
| Geltungsbereich der BinSchÜO: | Grenzen: |
| — Zone 1 | Staatsgrenze |
| — Zone 2-See | Seewärtiger Bereich des deutschen Hoheitsgebietes |
| — Zone 2-Binnen | |
| — Zone 3 | |
| — Zone 3, Rhein | |
| — Zone 4 | |

Daneben sind auch die weiteren von der wasserrechtlichen Erlaubnis umfassten Standorte (insbesondere der Standort in der Ostsee vor L.) im Bereich der Seeschifffahrt zu verorten, so dass nicht anzunehmen sein dürfte, dass das Schiff „A.“ überhaupt nicht im Seebereich eingesetzt wird.

(b) Das Schiff „A.“ dürfte zum Fahren unter deutsche Flagge berechtigt sein im Sinne von § 11 Abs. 1 Nr. 2 SchSV. Es ist nach § 1 Abs. 1 FIRG zur Fahrt unter deutscher Flagge

verpflichtet. Der Antragsteller ist als natürliche Person Eigentümer des Schiffes, so dass sich die Pflicht zur Flaggenführung nach Abs. 1 und nicht nach Abs. 2 des § 1 FIRG bemisst. Bei dem Schiff „A.“ handelt es sich um ein Seeschiff (siehe bereits unter [a]). Der Antragsteller ist nach dem Erkenntnisstand des Verfahrens vorläufigen Rechtsschutzes deutscher Staatsangehörigkeit und hat seinen Wohnsitz in G. und damit in Deutschland.

Der Pflicht zur Führung der Bundesflagge und damit der Pflichtigkeit nach der SchSV dürfte sich der Antragsteller nicht dadurch entzogen haben, dass er am 25. März 2022 das Schiff „A.“ in Polen für den Eigner („Owner“) und Betreiber („Operator“) „Seebestattung G.“ und den Heimathafen O. registriert hat, so dass nunmehr ein „Watercraft Registration Certificate“ besteht, welches durch die „Republic of Poland“ ausgestellt wurde, und sich aus dem Zertifikat über die Eintragung des Schiffs in das „Register of yachts and other watercraft of less than 24 m in length“ der Zweck („purpose“) „Kommerzielle Yacht“ („Jacht Komercyjny [JK]“) ergibt. Eine solche Registrierung in Polen dürfte keine Auswirkungen auf die Flaggenpflicht in Deutschland haben. Der Antragsteller dürfte vor dem 25. März 2022 das Schiff „A.“ unter der deutschen Flagge fahren gelassen haben. In tatsächlicher Hinsicht ergibt sich dies aus den Bilddokumentation der Antragsgegnerin anlässlich ihrer „schiffbaulichen, außerordentlichen Besichtigung des Schiffs ‚A.‘“ vom 11. Oktober 2021. Auf den Fotos auf Bl. 477, 514 und 525 der Sachakte ist die deutsche Flagge über dem Heck gut erkennbar. Zu dieser Flaggenführung war der Antragsteller nach § 8 Abs. 1 Satz FIRG auch berechtigt und verpflichtet (s. o.). Aufgrund der vorbenannten Flaggenpflicht bestand gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 FIRG am 25. März 2022 das strafbewehrte Verbot (§ 15 Abs. 1 FIRG), für das Schiff „A.“ eine andere als die Bundesflagge zu führen. Diese Regelung stimmt mit Art. 92 Abs. 1 Satz 1 Seerechtsübereinkommen (SRÜ), dem Polen am 13. Dezember 1998 beigetreten ist und das überdies als sekundäres Gemeinschaftsrecht gilt, überein. Eine Ausflaggungsgenehmigung lag zu diesem Zeitpunkt nicht nach § 7 Abs. 1 FIRG vor. Auch hat kein Eigentumsübergang in das Ausland im Sinne von Art. 92 Abs. 1 Satz 2 SRÜ stattgefunden, der eine „Umflaggung“ hätte rechtfertigen können. Dieses Verständnis entspricht schließlich der Wertung in Art. 92 Abs. 2 SRÜ, wonach das Schiff, das unter der Flagge von zwei oder mehr Staaten fährt, keine dieser Staatszugehörigkeiten gegenüber dritten Staaten geltend machen kann. Diese Norm soll gerade ihrem Zweck nach verhindern, dass sich durch einen Flaggenwechsel der sicherheitsrechtlichen Pflichtigkeit beliebig entzogen werden kann.

(2) Der Antragsteller kann für das Schiff „A.“ nicht die vorgeschriebenen gültigen Zeugnisse über die Erfüllung der genannten Anforderungen im Sinne von § 11 Abs. 1 Nr. 2 SchSV vorlegen. Dabei verweist § 11 Abs. 1 Nr. 2 SchSV auf § 11 Abs. 1 Nr. 1 SchSV, wonach gültige Zeugnisse über die Einhaltung der Anforderungen unter anderem nach dem Seeaufgabengesetz gemeint sind. Die Anforderungen nach dem Seeaufgabengesetz umfassen wiederum die auf Grundlage des Seeaufgabengesetzes erlassenen Verordnungen, insbesondere die SchSV (Ehlers, a.a.O., SchSV § 11 Rn. 1).

(a) Der Antragsteller unterliegt für das Schiff „A.“ der Pflicht, ein Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis nachzuweisen. Nach § 6 Abs. 1 Satz 1 SchSV ergeben sich die einzuhaltenden Anforderungen an ein Schiff aus der Anlage 1a zu den §§ 6, 6a SchSV. Für das Schiff „A.“ ergeben sich diese Anforderungen gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 in Teil 6 und 7 der Anlage 1a, weil es sich bei ihm um ein Frachtschiff handelt. Nach der Definition in Nr. 2.1.1 von Teil 6, Kapitel 1 der Anlage 1a ist ein Frachtschiff, ein Schiff, das kein Fahrgastschiff ist. Ein Fahrgastschiff ist nach der Definition in Nr. 2.1 in Teil 1, Kapitel 1 der Anlage 1a ein Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert oder das für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen ist. Das Schiff „A.“ bietet Sitzmöglichkeiten für lediglich zwölf Fahrgäste.

Ein Anwendungsausschluss für die Anforderungen aus Teil 6, Kapitel 1 der Anlage 1a greift nicht. Nach dessen Nr. 1.2.4 bzw. Nr. 1.2.5 gelten die Anforderungen nicht für Sportboote im Sinne der See-Sportbootverordnung und Kleinfahrzeuge, die nicht gewerbsmäßig und ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke verwendet werden.

Bei dem Schiff „A.“ handelt es sich nicht um ein Sportboot im Sinne der See-Sportbootverordnung. Sportboote sind nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 See-Sportbootverordnung Wasserfahrzeuge mit oder ohne Maschinenantrieb, die für Sport- und Erholungszwecke gebaut worden sind und ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke oder für die Ausbildung zum Führen von Sportbooten verwendet werden und die für nicht mehr als zwölf Personen zuzüglich Fahrzeugführer und Besatzung zugelassen sind. Ausweislich der Zweckbestimmung der Werft, die das Schiff „A.“ gebaut hat, dient das Schiff nicht Sport- und Erholungszwecken, sondern dem „Einsatz als Arbeitsboot und Transportboot für Personen und Lasten sowie zum Schleppen von kleinen Wasserfahrzeugen und -geräten auf Binnen- und küstennahen Gewässern“.

Diese Abgrenzung auf Basis von Nr. 1.2.4 aus Teil 6, Kapitel 1 der Anlage 1a zu den §§ 6, 6a SchSV hängt nicht davon ab, ob die Änderungen der Vorschrift durch die Neunzehnte Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412) mit Art. 6 Abs. 1 der Notifizierungsrichtlinie vereinbar ist (VG Hamburg, Beschl. v. 2.10.2020, 5 E 3819/20, abrufbar unter <https://justiz.hamburg.de/contentblob/14386134/f373f578b2e35516c416f35e8af0b814/data/5-e-3819-20-beschluss-vom-02-10-2020.pdf>). Denn die Einordnung des Schiffes „A.“ beruht nicht auf der Ordnungsänderung aus dem Jahr 2020. Schon vor der Änderung der Rechtsverordnungen waren solche Wasserfahrzeuge mit oder ohne Maschinenantrieb nicht als Sportboote zu qualifizieren, die für Sport- und Freizeitzwecke gebaut worden sind und dafür verwendet werden und die für nicht mehr als zwölf Personen zugelassen sind. Bei der hier vorgenommenen Zuordnung kam es allein auf die bauliche und nicht auf die nutzungsbezogene Zwecksetzung an.

Bei dem Schiff „A.“ handelt es sich auch nicht um ein Kleinfahrzeug im Sinne von Nr. 1.2.5 aus Teil 6, Kapitel 1 der Anlage 1a zu den §§ 6, 6a SchSV. Danach gelten die Anforderungen aus dem Teil 6 nicht für Kleinfahrzeuge, die nicht gewebsmäßig und ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke verwendet werden. Nach Nr. 2.1.2 aus Teil 6, Kapitel 1 der Anlage 1a zu den §§ 6, 6a SchSV sind Kleinfahrzeuge Frachtschiffe bis zu einer Bruttoreaumzahl von 100. Zwar kann es sich ausweislich des letzten gültigen Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis vom 18. Juni 2018 durch die Bruttoreumzahl in Höhe von 22,15 BRT bei dem Schiff „A.“ der baulichen Beschaffenheit nach um ein Kleinfahrzeug handeln. Der Zuordnung steht aber die gewerbsmäßige Nutzung des Antragstellers entgegen. Gewerbsmäßig ist eine Nutzung in Anlehnung an § 2 Abs. 1 Nr. 6 See-Sportbootverordnung dann, wenn das Frachtschiff gegen ein Entgelt eingesetzt wird. Schon nach dem Vortrag des Antragstellers soll das Schiff „A.“ jedenfalls gelegentlich kommerziell zur Seebestattung eingesetzt werden. Dafür spricht auch die Registrierung des Schiffes als „kommerzielle Yacht“ bei den polnischen Behörden.

Diese Abgrenzung hängt wiederum nicht davon ab, ob die Änderung von Nr. 1.2.5 aus Teil 6, Kapitel 1 der Anlage 1a zu den §§ 6, 6a SchSV durch die Neunzehnte Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412) mit Art. 6 Abs. 1 der Notifizierungsrichtlinie vereinbar ist. (VG Hamburg, Beschl. v. 2.10.2020, 5 E 3819/20, a.a.O.). Denn der Ausschluss der Privilegierung folgt für das Schiff „A.“ bereits daraus, dass es das erste negative Tatbestandsmerkmal in Nr. 1.2.5 „nicht gewerbsmäßig

[...] verwendet“ verfehlt. Die Ordnungsänderung bezog sich demgegenüber allein auf die zweite Tatbestandsvoraussetzung. Die Wörter „für Sport- und Freizeitwecke“ wurden durch die Wörter „und ausschließlich für Sport- und Freizeitwecke“ ersetzt. Die gewerbsmäßige Verwendung schließt eine Privilegierung als Kleinfahrzeug nach Nr. 1.2.5 nach wie vor aus.

(b) Der Antragsteller kann ein gültiges Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis nicht nachweisen. Das letzte für das Schiff „A.“ ausgestellte Bau- und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis wies eine Gültigkeit bis zum 17. November 2018 aus.

(3) Der Antragsteller ist als Eigentümer des Schiffs „A.“ nach § 2 Abs. 2 SchSV, §§ 9 Abs. 1 Nr. 1 vor lit. a SchSG verantwortliche Person.

(4) Die Antragsgegnerin dürfte ihr Ermessen in rechtmäßiger Weise ausgeübt haben. Unter den Voraussetzungen des § 11 Abs. 1 Nr. 2 SchSV verbietet die Antragsgegnerin das Auslaufen des Schiffes, seine Weiterfahrt oder seinen Betrieb oder gestattet diese nur unter Bedingungen oder Auflagen, durch welche die gebotene Gefahrenabwehr gewährleistet wird. Dadurch ist der Antragsgegnerin zwar kein Entschließungs-, aber ein Auswahlermessen eingeräumt. Dieses dürfte sie innerhalb der Ermessensgrenze der Verhältnismäßigkeit ausgeübt haben.

Die Festhalteverfügung ist zur Erreichung eines legitimen Zwecks – der Abwehr der von einem ohne erforderliches Sicherheitszeugnis betriebenen Schiff ausgehenden Gefahren für etwaige Bestattungsgäste – geeignet. Insbesondere im Hinblick auf die jeweilige Trauergesellschaft ist die Festhalteverfügung erforderlich. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass obwohl dem Antragsteller die Ausstellung des Sicherheitszeugnisses von der Antragsgegnerin verweigert wurde, am 11. September 2021 und am 16. April 2022 nach den unbestrittenen Feststellungen der Wasserschutzpolizei kommerzielle Seebestattungen in der K. stattgefunden haben.

Das Verbot des Auslaufens und der Weiterfahrt erscheint erforderlich. Bedingungen und Auflagen wären vorliegend kein milderes, gleich geeignetes Mittel, um die gebotene Gefahrenabwehr zu gewährleisten. Eine Gestattung des Auslaufens und der Weiterfahrt zu nicht gewerblichen Zwecken würde keinen rechtmäßigen Zustand herbeiführen. Ein Zeugnis bedarf das Schiff „A.“ bereits deshalb, weil der Antragsteller nicht von einer auch gewerblichen („gelegentlichen“) Nutzung Abstand nehmen will. Soweit das Hamburgische

Oberverwaltungsgericht in einer Entscheidung über eine Festhalteverfügung gegenüber einem als Sportboot gebauten Schiff eine Ausnahme für die persönliche Nutzung zu privaten Zwecken ohne zahlende Gäste gefordert hat (OVG Hamburg, Beschl. v. 8.12.2010, 1 Bs 181/10, juris Rn. 20), lässt sich dies nicht auf den hiesigen Sachverhalt übertragen. Zum einen handelt es sich bei dem Schiff „A.“ schon auf Grund seiner baulichen Beschaffenheit nicht um ein Sportboot. Zum anderen ging der Senat in der zitierten Entscheidung davon aus, dass das Verbot der gewerblichen Nutzung des Schiffes durch die Eigentümer selbst eingehalten und nicht umgangen werde. Aufgrund des durch die Wasserschutzpolizei festgestellten Verhaltens des Antragstellers, wonach dieser bewusst ohne das erforderliche Sicherheitszeugnis Seebestattungen gewerblich durchgeführt hat, und dem Vortrag, dass er nunmehr beabsichtige, das Schiff von den polnischen Behörden abnehmen zu lassen, dürfte davon auszugehen sein, dass der Antragsteller das Verbot der gewerblichen Nutzung des Schiffes zu umgehen sucht.

Mit Blick auf die Ermittlungen von tatsächlich durchgeführten Seebestattungen und die Gefahr der Umgehung der Vorgaben aus der SchSV durch den Abschluss der polnischen Registrierung dürfte die Festhalteverfügung auch verhältnismäßig im engeren Sinne sein. Dabei wurde von der Kammer in besonderem Maße berücksichtigt, dass das Schiff in materieller Hinsicht aufgrund der festgestellten Mängel, die am 11. Oktober 2021 bei der „schiffbaulichen, außerordentlichen Besichtigung des Schiffs „A.““ dokumentiert wurden, nach den Vorschriften der SchSV nicht genehmigungsfähig sein dürfte.

bb) Die Festhalteverfügung dürfte auch auf Grundlage von § 9 Abs. 2 SchBesV in rechtmäßiger Weise ergangen sein. Nach § 9 Abs. 2 SchBesV hat die antragsgegnerische Berufsgenossenschaft das Auslaufen oder die Weiterfahrt zu verbieten oder nur unter Bedingungen oder Auflagen zu gestatten, durch welche die Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen gewährleistet wird, wenn es an einem gültigen Schiffsbesatzungszeugnis fehlt.

(1) Die SchBesV ist auf das Schiff „A.“ anwendbar. Diese Verordnung gilt nach § 1 Abs. 1 SchBesV für die Besetzung der Kauffahrteischiffe, die die Bundesflagge führen (Schiffe). Kauffahrteischiff i.S.d. § 1 SchBesV ist ein Seeschiff, das zu mittelbarem oder unmittelbarem Erwerb bestimmt ist. Die Zweckbestimmung eines Seeschiffes richtet sich nicht nach bloß subjektiven Kriterien, sondern ist aus äußeren, allgemeingültigen Merkmalen, die auf eine bestimmte Nutzung schließen lassen, festzustellen (OVG

Hamburg, Beschl. v. 1.10.2009, 1 Bs 129/09, juris Rn. 15). Das Schiff „A.“ soll schon nach dem Vortrag des Antragstellers jedenfalls in der K. gegen Entgelt zu Schiffsbestattungen eingesetzt werden. Dieser Vortrag steht im Einklang mit der Onlinepräsenz der vom Antragsteller betriebenen „Seebestattung G.“ und den Standorten aus der wasserrechtlichen Erlaubnis vom 16. April 2020.

(2) Gemäß § 2 Abs. 1 SchBesV ist der Reeder eines als Kauffahrteischiff eingesetzten Seeschiffes verpflichtet, dafür zu sorgen, dass das Schiff nach Anzahl, Qualifikation und Eignung der Besatzungsmitglieder so besetzt wird, dass die Schiffssicherheit, der sichere Wachdienst, die Einhaltung der Vorschriften des Arbeitsschutzes und des maritimen Arbeitsschutzes, die Einhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit an Bord sowie die sprachliche Verständigung der Besatzung untereinander gewährleistet sind und dass das Schiffsbesatzungszeugnis an Bord mitgeführt wird. Für die Definition des Begriffs „Reeder“ ist auf die Vorschriften des Seehandelsrechts zurückzugreifen, da im deutschen öffentlichen Seerecht keine allgemeine Definition des Reeders existiert (vgl. OVG Münster, Ur. v. 4.10.1993, 13 A 3551/92, juris Rn. 43 ff.). Nach § 484 HGB ist Reeder der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch Seefahrt dienenden Schiffes (zur Anwendbarkeit dieser Begriffsdefinition OVG Hamburg, Beschl. v. 8.12.2010, 1 Bs 181/10, juris Rn. 19). Der Antragsteller ist als Schiffseigentümer im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 1 SchSG (s.o.) bereits nach § 8 Abs. 2 SchSG für die Erfüllung der Vorschriften, die die sichere Bemannung betreffen und damit auch für die Einhaltung der Vorschriften der Schiffsbesatzungsverordnung ebenso wie der Schiffsführer verantwortlich.

(3) Es entspricht der gesetzlichen Verpflichtung der Antragsgegnerin gemäß § 9 Abs. 2 SchBesV, ein Schiff ohne das erforderliche Schiffsbesatzungszeugnis am Auslaufen oder der Weiterfahrt zu hindern. Der Antragsgegnerin ist insoweit, wie der eindeutige Wortlaut der Vorschrift zeigt, kein Ermessen eingeräumt. Soweit der Antragsteller vorträgt, dass die Festhalteverfügung eine „Abnahme“ des Schiffes bei den polnischen Behörden verhindere, war die Festhalteverfügung nicht zu beschränken. Bei der Einordnung des Charakters eines Schiffes nach der jeweiligen, auch nur temporären subjektiven Zweckbestimmung des Betreibers besteht eine nicht eingrenzbare Gefahr der Umgehung der im Interesse der Seeschifffahrt, der Meeresumwelt und der Nutzer der Seeschiffe verbindlichen Schiffssicherheitsvorschriften und die Gefahr, dass die Antragsgegnerin ihrer Verpflichtung gemäß § 9 Abs. 1 SchBesV zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften der SchBesV nicht genügen kann (zu einer solchen Umgehungsgefahr OVG Hamburg, Beschl. v.

1.10.2009, 1 Bs 129/09, juris Rn. 18). Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit bleibt dem Antragsteller von Gesetzes wegen für konkrete Einzelfahrten die Möglichkeit, sich unter den Voraussetzungen des § 9 Abs. 2 SchBesV eine Ausnahmegenehmigung erteilen zu lassen.

c) Soweit sich die Festhalteverfügung nach summarischer Prüfung im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes als rechtmäßig erweist, überwiegt das besondere öffentliche Interesse an der Anordnung der sofortigen Vollziehung das Suspensivinteresse des Antragstellers. Mit Recht weist die Antragsgegnerin darauf hin, dass ohne die sofortige Vollziehung der Festhalteverfügung unvertretbare Gefährdungen für Schiff, Fahrgäste, Besatzung und Meeresumwelt bestehen, etwa bei Untergang durch Kollision oder schwere See. Schon allein durch das Fehlen der notwendigen Zeugnisse wird die Vermutung begründet, dass die Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen nicht gewährleistet ist. Diese abstrakte Gefahrenlage, mit der die Antragsgegnerin die Vollzugsanordnung begründet hat, reicht nach der Rechtsprechung des Hamburgischen Obergerichtes im Hinblick auf die schwerwiegenden Folgen bei einer Realisierung der Gefahr aus, um die Anordnung der sofortigen Vollziehung zu rechtfertigen (vgl. für eine Festhalteverfügung nach der SchBesV OVG Hamburg, Beschl. v. 1.10.2009, a.a.O., Rn. 21 und für eine Festhalteverfügung nach SchSV OVG Hamburg, Beschl. v. 8.12.2010, 1 Bs 181/10, juris Rn. 22).

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung über den Streitwert beruht auf den §§ 53 Abs. 2 Nr. 2, 52 Abs. 2 GKG und orientiert sich an Nr. 1.5 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit.