



Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen

5 K 1877/20

Im Namen des Volkes

Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

– Klägerin –

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]
[REDACTED]

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr dieses vertreten durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, diese vertreten durch den Präsidenten,
Am Propsthof 51, 53121 Bonn, [REDACTED] -

– Beklagte –

hat das Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen - 5. Kammer - durch die Präsidentin des Verwaltungsgerichts Dr. Jörgensen, Richterin am Verwaltungsgericht Lammert und Richter Grieff sowie die ehrenamtlichen Richterinnen Niestegge und Dr. Pundt aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 05.09.2022 für Recht erkannt:

Es wird festgestellt, dass der im Eigentum der Klägerin stehende schwimmfähige Gegenstand [REDACTED]“ als Fahrzeug keiner Sondernutzungserlaubnis nach § 1.21 Nr. 2 i.V.m. Nr. 1 buchst. b und c der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung bedarf und als Fahrzeug nicht nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung zugelassen werden muss, um am Verkehr teilzunehmen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens tragen die Beteiligten je zur Hälfte.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die jeweilige Vollstreckungsschuldnerin darf die Vollstreckung gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die jeweilige Vollstreckungsgläubigerin vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

gez. Dr. Jörgensen

gez. Lammert

gez. Grieff

Tatbestand

Die Klägerin begehrt für einen in ihrem Eigentum stehenden schwimmfähigen Gegenstand die Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens nach der Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschiffahrtsstraßen verkehrenden Kleinfahrzeugen (KIFzKV-BinSch), hilfsweise die Feststellung, dass es sich bei diesem Gegenstand um ein Kleinfahrzeug im Sinne dieser Verordnung handelt, weiter hilfsweise, dass für die Fortbewegung dieses Gegenstands keine Zulassungspflicht nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) und keine Pflicht zur Einholung einer Sondertransporterlaubnis nach der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) besteht.

Die Klägerin ist ein unter anderem auf den Wasserbau spezialisiertes Bauunternehmen und Eigentümerin des schwimmfähigen Gegenstandes [REDACTED]. Der [REDACTED] ist etwa 12,1 m lang, 3,9 m breit und hat einen Tiefgang von 0,9 m. Er verfügt über keinen eigenen Antrieb. Auf seinem Deck sind Poller vorhanden, welche nach einer Mitteilung des Dezernats Technische Schiffssicherheit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (im Folgenden: GDWS) mit Grundplatten auf Deck verschweißt sind und für die die Schiffsuntersuchungskommission festgestellt hat, dass der [REDACTED] längsseits gekuppelt fortbewegt werden kann. Die GDWS erteilte am 12.12.2019 für den [REDACTED] einen Eichschein, wobei der [REDACTED] ausweislich einer Mitteilung des Dezernats Technische Schiffssicherheit der GDWS als „Ponton“ und „Nichtgüterbeförderer“ geeicht wurde. Am 22.04.2020 wurde der [REDACTED] im Binnenschiffsregister des Amtsgerichts [REDACTED] eingetragen. Unter „Gattung, Hauptbaustoff“ führt der ausgestellte Schiffsbrief „Ponton aus Stahl“ auf.

Nachdem die Klägerin für den [REDACTED] zunächst die Erteilung eines Gemeinschaftszeugnisses nach der BinSchUO zur Fahrt auf Wasserstraßen als

schwimmendes Gerät beantragt hatte, teilte ihr das Dezernat Technische Schiffssicherheit der GDWS mit E-Mail vom 25.11.2019 mit, dass der [REDACTED]“ nach der BinSchUO nicht untersuchungspflichtig sei, da die Voraussetzungen des § 1 Abs. 5 BinSchUO für das Fahrzeug nicht erfüllt seien. Darüber hinaus könne das Fahrzeug im derzeitigen Bauzustand nicht zugelassen werden, da der Boden komplett gedoppelt sei und die Anforderungen an schwimmende Geräte, insbesondere die Stabilitätskriterien, nicht erfüllt seien. Das Fahrzeug könne als Kleinfahrzeug im Sinne der BinSchStrO verwendet werden, wozu ein Kleinfahrzeugkennzeichen beim örtlich zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt zu beantragen sei.

Daraufhin beantragte die Klägerin mit Schreiben vom 26.11.2019 beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee, Standort Bremen (im Folgenden: WSA), die Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens. Als Fahrzeugart gab sie im Antragsformular „schwimmendes Gerät“ und als Typenbezeichnung „Schwimmkörper“ an.

Mit Schreiben vom 17.12.2019 teilte das WSA der Klägerin mit, ihr Antrag werde ablehnend beschieden, da der [REDACTED]“ über keine konstruktiven Vorrichtungen für eine Motorisierung oder Besegelung verfüge. Dem widersprach die Klägerin mit Schreiben vom 14.01.2020 und fügte diesem Schreiben ein erneut ausgefülltes Antragsformular bei, in dem sie nun als Fahrzeugart „Kleinfahrzeug“ angab. Nachdem das WSA die Klägerin zunächst um Mitteilung gebeten hatte, ob ihr Antrag in Bearbeitung gehen solle, und die Klägerin Lichtbilder zum [REDACTED]“ übersandt hatte, lehnte es mit Bescheid vom 23.01.2020 die Anträge auf Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens vom 26.11.2019 und 14.01.2020 ab. Zur Begründung führte es aus, bei dem [REDACTED]“ handele es sich lediglich um einen Schwimmkörper, da er über keinen eigenen Antrieb verfüge und mit einem Schlepper zum jeweiligen Einsatzbereich geschleppt werden solle, an dem von seinem Deck aus Arbeiten durchgeführt würden.

Gegen den Bescheid erhob die Klägerin am 11.02.2020 Widerspruch, den die GDWS mit Widerspruchsbescheid vom 21.08.2020 mit der Begründung zurückwies, dass es sich beim [REDACTED]“ nicht um ein Fahrzeug handele, da sich aus den Konstruktionsplänen nicht ergebe, dass die allgemeinen Regeln der Schiffsbautechnik eingehalten worden seien. Hierfür sei auch der Schiffsbrief kein Nachweis, da es sich beim [REDACTED]“ lediglich um einen Ponton aus Stahl handele und auch nur hierfür ein Eichschein vorgelegt worden sei.

Die Klägerin hat am 11.09.2020 Klage erhoben. Zur Begründung trägt sie im Wesentlichen vor, es handele sich beim [REDACTED]“ um ein Kleinfahrzeug im Sinne der KIFzKV-BinSch. Er sei auf den ersten Blick als Schiff erkennbar, worunter nach allgemeiner Definition jedes

schwimmfähige, mit einem Hohlkörper versehene Fahrzeug von nicht ganz unerheblicher Größe zu verstehen sei, dessen Zweckbestimmung es mit sich bringe, auf dem Wasser bewegt zu werden. Dazu würden auch pontonförmige Schiffe zählen. Ein Antrieb sei für die Einordnung als Fahrzeug nicht erforderlich. Der [REDACTED]“ sei nicht vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen, da es sich dabei insbesondere nicht um ein schwimmendes Gerät handle. Der [REDACTED]“ sei nicht mit mechanischen Einrichtungen i.S.d. § 1.01 Nr. 10 BinSchStrO ausgerüstet, die technisch überwacht werden müssten und von denen eine besondere Gefahr im Hinblick auf die Stabilität im Einsatz ausgehe, sondern solle dazu genutzt werden, Gegenstände zu einzelnen Arbeitsstellen zu befördern. Gelegentlich solle er zur Durchführung von Arbeiten an Baustellen liegen bleiben. Die Verweildauer an der jeweiligen Baustelle könne einige Stunden bis zu einige Tage betragen. Ob die allgemeinen Regeln der Schiffsbautechnik eingehalten worden seien, sei für die Anwendung der Kennzeichnungspflicht und das Recht auf Kennzeichnung unerheblich. Wenn der [REDACTED]“ zum Einsatz komme, werde er über Anker, Aufstoppvorrichtungen und die für Wasserfahrzeuge vorgeschriebenen Belichtungseinrichtungen verfügen. Es handle sich beim [REDACTED]“ auch nicht um eine schwimmende Anlage oder einen bloßen Schwimmkörper im Sinne der BinSchStrO oder des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN). Es sei bereits auf den ersten Blick erkennbar, dass es sich nicht um ein Floß handle. Der [REDACTED]“ sei gerade zur Fortbewegung bestimmt, um Baustellen mit Materialien bedienen zu können. Im Übrigen sei ein „Schwimmkörper“ in der KIFzKV-BinSch nicht von deren Anwendungsbereich ausgenommen.

Die Klägerin hat mit ihrer Klage zunächst lediglich die Verpflichtung der Beklagten zur Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens für den [REDACTED]“ nach der KIFzKV-BinSch begehrt. Nachdem die Beklagte die Klägerin darauf hingewiesen hatte, dass dem [REDACTED]“ aufgrund seiner Eintragung ins Binnenschiffsregister mit der Schiffsregisternummer ein Unterscheidungszeichen zur Verfügung stehe, das gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 1 KIFzKV-BinSch als amtliches Kennzeichen gelte, hat die Klägerin ihre Klage erweitert und möchte nun hilfsweise festgestellt haben, dass es sich beim [REDACTED]“ um ein Kleinfahrzeug i.S.d. KIFzKV-BinSch handelt. Sie dürfe die Schiffsregisternummer nur als Kennzeichen im Sinne der KIFzKV-BinSch verwenden, wenn es sich beim [REDACTED]“ um ein Kleinfahrzeug handle. Da dies zwischen ihr und der Beklagten streitig sei, sei sie der Gefahr ausgesetzt, dass der [REDACTED]“ durch die Wasserschutzpolizei oder andere amtliche Organe stillgelegt werde. Auf gerichtliche Nachfrage zu ihrem Feststellungsinteresse hat die Klägerin weiter ausgeführt, die Frage, ob der [REDACTED]“ unter die Kennzeichnungspflicht im Sinne der KIFzKV-BinSch falle, habe wesentliche Folgen. Wenn es sich beim [REDACTED]“ um kein Kleinfahrzeug im Sinne der KIFzKV-BinSch handle, unterläge er der technischen

Aufsichtspflicht nach der BinSchUO, was für sie mit erheblichem bürokratischen und finanziellen Aufwand verbunden sei. Die Kennzeichnung als Kleinfahrzeug sei demnach nicht nur eine Pflicht, sondern ein Recht. Sie müsse sichergehen, dass der [REDACTED]“ nicht wegen eines angeblichen Fehlens der Fahrerlaubnis der Schifffahrtsuntersuchungskommission durch die Beklagte oder einen anderen Amtsträger stillgelegt werde. Damit habe sie ein berechtigtes Interesse an der Feststellung, dass es sich beim [REDACTED]“ um ein Kleinfahrzeug i.S.d. KIFzKV-BinSch handle.

In der mündlichen Verhandlung hat die Klägerin ihre Klage zudem um zwei weitere Hilfsanträge erweitert. Die Frage, ob es sich beim [REDACTED]“ um ein Kleinfahrzeug handle, sei sowohl für die Untersuchungs- und Zulassungspflicht nach der BinSchUO als auch für die Frage von Bedeutung, ob sie für eine Fahrt mit dem [REDACTED]“ eine Sondertransporterlaubnis nach der BinSchStrO bedürfe.

Die Klägerin beantragt nunmehr,

1. den Bescheid der Beklagten vom 23.01.2020 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 21.08.2020 aufzuheben und die Beklagte zu verpflichten, ihr einen neuen Bescheid auf Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens für das ihr gehörende Kleinfahrzeug [REDACTED]“ gemäß der KIFzKV-BinSch zu erteilen,
2. hilfsweise festzustellen, dass das ihr gehörende Wasserfahrzeug [REDACTED]“ ein Kleinfahrzeug im Sinne der KIFzKV-BinSch ist,
3. weiter hilfsweise festzustellen, dass der [REDACTED]“ als Fahrzeug keiner Sondertransporterlaubnis nach § 1.21 Nr. 2 i.V.m. Nr. 1 Buchst. b und c BinSchStrO bedarf, sowie
4. festzustellen, dass der [REDACTED]“ als Fahrzeug nach der BinSchUO nicht technisch zugelassen werden muss, um am Verkehr teilzunehmen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie widerspricht der Klageerweiterung um die Klageanträge zu 3. und 4. Die Klageanträge zu 1. und 2. seien hingegen bereits unzulässig. Auf die Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens nach der KIFzKV-BinSch habe die Klägerin keinen Anspruch, da ihr mit der Schiffsregisternummer bereits ein als amtliches Kennzeichen geltendes Unterscheidungszeichen zur Verfügung stehe, wenn ihre Ansicht zuträfe, dass es sich beim [REDACTED]“ um ein Kleinfahrzeug handle. Die hilfsweise erhobene Klage auf Feststellung, dass es sich beim [REDACTED]“ um ein Kleinfahrzeug i.S.d. KIFzKV-BinSch handle, sei gegenüber der Verpflichtungsklage auf Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens subsidiär, da im Rahmen des Hauptantrags zu 1. die Frage der

Kleinfahrzeugeigenschaft geprüft werde. Es liege hierfür auch kein Feststellungsinteresse vor. Ein Verstoß gegen bußgeldbewährte Normen oder Strafvorschriften bei der Anbringung der Kennzeichnung nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 KIFzKV-BinSch auf den ■■■■■“ sei nicht ersichtlich. Auch sei der Anwendungsbereich der BinSchUO gemäß § 1 Abs. 5 BinSchUO nicht eröffnet. Ob der ■■■■■“ als schwimmende Anlage oder Schwimmkörper gemäß § 5 Abs. 2 BinSchUO untersuchungs- und zulassungspflichtig sei, müsse im Einzelfall von der zuständigen unteren Wasserstraßen- und Schifffahrtsbehörde entschieden werden. Im Übrigen seien die Anträge auch unbegründet. Vertiefend und ergänzend zur Begründung des Ausgangs- und Widerspruchsbescheids trägt die Beklagte hierzu im Wesentlichen vor, Voraussetzung für das Vorliegen eines Wasserfahrzeugs sei zum einen der Fortbewegungszweck und zum anderen die Verkehrsfähigkeit. Bereits aus der Definition des Kleinfahrzeugs in § 1 Nr. 2 KIFzKV-BinSch, die ausdrücklich das Ruder erwähne, ergebe sich, dass ein Fahrzeug steuerbar sein müsse. Auch brauche es einer Einflussmöglichkeit auf die Geschwindigkeit des Fahrzeugs, die fehle, wenn es über keinen eigenen Antrieb und keine Aufstoppvorrichtung verfüge, wobei als Antrieb nicht lediglich ein Maschinenantrieb zu verstehen sei. Es fehle im Übrigen unter anderem an den notwendigen Beleuchtungseinrichtungen, Aufenthalts- und Schutzmöglichkeiten zugunsten der Besatzung, an Rettungsmitteln und an einem umlaufenden Fender. Ein Fahrzeug müsse so gebaut und ausgerüstet sein, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht gefährdet werde und die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen gewährleistet sei. Hierfür liege für den ■■■■■“ kein Nachweis vor. Mehrere Anhaltspunkte wiesen vielmehr auf einen Schwimmkörper hin. So werde der ■■■■■“ zum einen als Schwimmkörper in der Rechnung der Werft bezeichnet, die ihn hergestellt habe. Der einseitige Fender spreche für einen als Anleger genutzten Schwimmkörper und sei für ein Wasserfahrzeug untypisch. Auch die Klägerin selbst habe den ■■■■■“ in ihrem ersten Antragsformular zur Beantragung des Kennzeichens als „Schwimmkörper“ bezeichnet. Es handele sich beim ■■■■■“ um einen Ponton, welcher ein Schwimmkörper sei, der meist fest verankert auf dem Wasser schwimmend als Träger für diverse Aufgaben verwendet werde, und der im Gegensatz zum Boot zwar meist transportfähig, aber nur eingeschränkt fahrtauglich sei. Allein die Möglichkeit und die Absicht zur Ortsveränderung mache einen schwimmfähigen Gegenstand noch nicht zum Wasserfahrzeug. Je nach Dauer der Ortsfestigkeit und der Dauer am jeweiligen Einsatzort des ■■■■■“ käme auch eine schwimmende Anlage in Betracht. Selbst wenn es sich beim ■■■■■“ um ein Fahrzeug handele, wäre er jedenfalls als schwimmendes Gerät gemäß § 1 Nr. 2 Buchst. a Doppelbuchst. dd KIFzKV-BinSch oder als Schubleichter gemäß § 1 Nr. 2 Buchst. a KIFzKV-BinSch i.V.m. § 1.01 Nr. 14 Buchst. d BinSchStrO vom Kleinfahrzeugbegriff ausgeschlossen. Die eigentliche Verwendungsabsicht der Klägerin könnte in der Nutzung des ■■■■■“ als schwimmendes Gerät liegen, da es sich dabei um eine Arbeitsplattform

handele, die die Möglichkeit der Aufnahme von Baumaterial und Baugeräten eröffne. Das Dezernat Technische Schiffssicherheit der GDSW habe mitgeteilt, dass die Klägerin den [REDACTED]“ als Arbeitsplattform zum Zwecke der Aufnahme von Schweißgeräten und Stahlpundwänden verwenden wolle. Zudem sei der Ausschlussatbestand des § 1 Nr. 2 Buchst. a Doppelbuchst. aa KIFzKV-BinSch, wonach vom Kleinfahrzeugbegriff Wasserfahrzeuge ausgenommen seien, die gebaut oder eingerichtet sind, um andere Fahrzeuge als Kleinfahrzeuge zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt fortzubewegen, seinem Sinn und Zweck nach analog auch auf die von einem Wasserfahrzeug geschleppten, geschobenen oder längsseits gekuppelten Gegenstände anzuwenden.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakten und der beigezogenen Verwaltungsvorgänge der Beklagten verwiesen.

Entscheidungsgründe

Das Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen ist gemäß § 52 Nr. 3 Satz 5 i.V.m. Satz 1 VwGO und gemäß § 52 Nr. 5 VwGO für die Entscheidung örtlich zuständig. Die Klägerin hat ihren Antrag auf Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens vorliegend beim WSA Weser-Jade-Nordsee, Standort Bremen, gestellt und dieses hat den Antrag auf Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens abgelehnt. Unter anderem gegenüber dieser Behörde begehrt die Klägerin auch die beantragten Feststellungen. Da das WSA Weser-Jade-Nordsee über keinen geregelten eigenen Sitz bzw. einen solchen ihres Behördenleiters verfügt, ist auf den Bezirk der Dienststelle abzustellen, die den begehrten Verwaltungsakt erlassen hat bzw. der gegenüber die begehrten Feststellungen erfolgen sollen. Das ist hier das WSA Weser-Jade-Nordsee mit dem Standort Bremen.

Die Klage hat in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg. Sie ist teilweise unzulässig, im Übrigen jedoch begründet.

I. Die Anträge zu 1. und 2. sind unzulässig.

1. Der Hauptantrag zu 1. ist, auch wenn er gemäß § 88 VwGO als Antrag auf Verpflichtung der Beklagten zur Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens nach der KIFzKV-BinSch und nicht nur als Bescheidungsantrag auszulegen ist, unzulässig, weil es der Klägerin an der gemäß § 42 Abs. 2 VwGO erforderlichen Klagebefugnis fehlt. Danach ist eine Klage nur zulässig, wenn die Klägerin geltend macht, durch die Ablehnung der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens in einem subjektiv-öffentlichen Recht verletzt zu sein. Die

Klagebefugnis verlangt insoweit die Möglichkeit, dass die Klägerin in einem subjektiv-öffentlichen Recht verletzt sein kann. Dies ist nur dann nicht der Fall, wenn eine solche Verletzung offensichtlich und nach keiner Betrachtungsweise möglich ist (BVerwG, Urt. v. 23.08.1994 – 1 C 19.91 –, juris Rn. 17).

Eine Rechtsverletzung scheidet offensichtlich aus, denn es fehlt an einer Anspruchsgrundlage für die Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens nach der KIFzKV-BinSch für den [REDACTED]“. Denn mit der für den [REDACTED]“ vorhandenen Schiffsregisternummer steht der Klägerin gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 1 KIFzKV-BinSch bereits ein als amtliches Kennzeichen im Sinne dieser Verordnung geltendes Unterscheidungszeichen zur Verfügung. Daneben hat sie keinen Anspruch auf Zuteilung eines (weiteren) amtlichen Kennzeichens gemäß § 8 Abs. 1 KIFzKV-BinSch.

Gemäß § 8 Abs. 1 KIFzKV-BinSch teilt das WSA das amtliche Kennzeichen zu, das der Eigentümer eines Kleinfahrzeugs gemäß § 7 Abs. 1 KIFzKV-BinSch zu beantragen hat. Diese Vorschrift gilt allerdings lediglich für das amtliche Kennzeichen nach § 4 Abs. 1 KIFzKV-BinSch, nicht jedoch für die als amtliche Kennzeichen geltenden Unterscheidungszeichen i.S.d. § 4 Abs. 2 KIFzKV-BinSch. Dass auch die als amtliche Kennzeichen geltenden Unterscheidungszeichen i.S.d. § 4 Abs. 2 KIFzKV-BinSch einer förmlichen Zuteilung durch das WSA bedürfen, ergibt sich aus den Regelungen der KIFzKV-BinSch nicht. Vielmehr bedarf lediglich das amtliche Kennzeichen im Sinne des § 4 Abs. 1 KIFzKV-BinSch der Zuteilung von Buchstaben und Ziffern, während die Unterscheidungszeichen in den in § 4 Abs. 2 Nr. 1 bis 5 KIFzKV-BinSch geregelten Fällen feststehen und ihnen ein amtlicher Zuteilungsakt, wie etwa die Eintragung ins Binnenschiffsregister im Fall des § 4 Abs. 2 Nr. 1 KIFzKV-BinSch, bereits vorausgegangen ist. Gegen das Erfordernis eines förmlichen Zuteilungsverfahrens nach den § 7 ff. KIFzKV-BinSch spricht auch, dass nicht erkennbar ist, warum gemäß § 6 Satz 1 KIFzKV-BinSch neben den Urkunden im Sinne des § 6 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a bis c KIFzKV-BinSch nicht auch der in diesem Fall gemäß § 8 Abs. 2 KIFzKV-BinSch dem Eigentümer auszustellende Ausweis zum Nachweis über das zugeweilte Kennzeichen mitgeführt werden muss.

Die Klägerin hat auch kein Wahlrecht zwischen einem amtlichen Kennzeichen im Sinne des § 4 Abs. 1 und einem als amtliches Kennzeichen geltenden Unterscheidungszeichen nach § 4 Abs. 2 KIFzKV-BinSch. Die Vorschrift über die Zuteilung des Kennzeichens in § 8 Abs. 1 Satz 1 KIFzKV-BinSch dient in Fällen, in denen der Kleinfahrzeugeigentümer bereits über ein Kennzeichen im Sinne der KIFzKV-BinSch verfügt und damit gemäß § 2 Abs. 1 KIFzKV-BinSch eine Voraussetzung für das ordnungsgemäße Führen des Fahrzeugs auf Binnenschiffahrtsstraßen erfüllt, allein dem öffentlichen Interesse an der Identifizierung

des Fahrzeugs und dessen Eigentümers (vgl. zum Kfz-Kennzeichen: VG Leipzig, Urt. v. 20.06.2022 – 1 K 1572/21 –, juris Rn. 18; VG Düsseldorf, Urt. v. 10.08.2021 – 6 K 5321/20 –, juris Rn. 16 ff.).

2. Die Erweiterung der Klage um den auf Feststellung gerichteten Hilfsantrag zu 2., dass es sich beim ■■■■■“ um ein Kleinfahrzeug im Sinne der KIFzKV-BinSch handelt, ist gemäß § 173 VwGO i.V.m. § 264 Nr. 2 ZPO ohne Weiteres zulässig, da die Klägerin damit gegenüber ihrem Hauptantrag ein Weniger verfolgt.

Der Feststellungsantrag zu 2. ist jedoch unzulässig, da er nicht statthaft ist.

Mit einer Feststellungsklage kann gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 VwGO insbesondere die Feststellung des Bestehens oder Nichtbestehens eines streitigen Rechtsverhältnisses begehrt werden. Unter einem Rechtsverhältnis in diesem Sinne sind die rechtlichen Beziehungen zu verstehen, die sich aus dem konkreten Sachverhalt auf Grund einer öffentlich-rechtlichen Norm für das Verhältnis von natürlichen oder juristischen Personen untereinander oder einer Person zu einer Sache ergeben, kraft deren eine der beteiligten Personen etwas Bestimmtes tun muss, kann oder darf oder nicht zu tun braucht. Dagegen bilden Tatbestandsmerkmale, von deren Vorliegen Rechtsbeziehungen zwischen den Beteiligten abhängen, kein feststellungsfähiges Rechtsverhältnis (BVerwG, Urt. v. 20.11.2003 – 3 C 44.02 –, juris Rn. 18).

Vorliegend ist der Feststellungsantrag zu 2. auf die Feststellung der Eigenschaft des ■■■■■ ■■■■■“ als Kleinfahrzeug i.S.d. KIFzKV-BinSch und damit auf die Klärung eines Tatbestandsmerkmals für die Kennzeichnungspflicht nach der KIFzKV-BinSch gerichtet. Die Eigenschaft des ■■■■■“ als Kleinfahrzeug im Sinne der KIFzKV-BinSch begründet als solche über die Kennzeichnungspflicht nach dieser Verordnung hinaus auch keine Rechte und Pflichten nach anderen Vorschriften. An das Vorliegen eines Kleinfahrzeugs im Sinne des KIFzKV-BinSch wird insbesondere weder in der BinSchStrO noch in der BinSchUO bei der Begründung von Rechten und Pflichten angeknüpft. Die BinSchStrO enthält eine eigene Definition des Kleinfahrzeugs in § 1.01 Nr. 14 BinSchStrO, welche nicht identisch ist mit derjenigen in § 1 Nr. 2 KIFzKV-BinSch. Auch die Zulassungspflicht nach der BinSchUO knüpft entgegen der Ansicht der Klägerin nicht an das Vorliegen eines Kleinfahrzeugs im Sinne der KIFzKV-BinSch an. Unabhängig davon, dass die BinSchUO für die Zulassungspflicht nicht darauf abstellt, dass kein Kleinfahrzeug i.S.d. KIFzKV-BinSch vorliegt, schließen sich auch die Anwendungsbereiche der BinSchUO und der KIFzKV-BinSch nicht zwingend gegenseitig aus. So ist ein Fahrzeug gemäß § 1 Abs. 5

Nr. 2 BinSchUO auch dann zulassungspflichtig, wenn es zwar nicht mindestens 20 m lang ist, jedoch ein Volumen von 100 m³ oder mehr hat.

Eine Auslegung des Antrags zu 2. gemäß § 88 VwGO dahingehend, dass die Klägerin die Feststellung begehrt, für den ■■■■■“ gelte die Kennzeichnungspflicht nach der KIFzKV-BinSch und sie sei berechtigt, ein Kennzeichen nach der KIFzKV-Bin zu führen, ist nicht möglich. Zwar ist das Gericht gemäß § 88 VwGO an die Fassung des Antrags nicht gebunden. Die Klägerin hat jedoch trotz Hinweise des Gerichts mit Schreiben vom 11.08.2022 und in der mündlichen Verhandlung auf den zulässigen Gegenstand einer Feststellungsklage ihren Antrag nicht umgestellt. Insbesondere im Schriftsatz vom 16.08.2022 hat sie weiterhin auf ein berechtigtes Interesse an der Feststellung, dass es sich beim ■■■■■“ um ein Kleinfahrzeug i.S.d. KIFzKV-BinSch handele, und die sich daraus ergebende fehlende technische Aufsicht der Schiffsuntersuchungskommission abgestellt. Damit hat sie zum Ausdruck gebracht, dass ihr Begehren auf die Feststellung der Eigenschaft des ■■■■■“ als Kleinfahrzeug i.S.d. KIFzKV-BinSch und nicht auf die Feststellung der Kennzeichnungspflicht und -berechtigung nach dieser Verordnung gerichtet ist.

II. Die Anträge zu 3. und 4. haben Erfolg.

Die Klägerin durfte in der mündlichen Verhandlung ihre Klage um die Hilfsanträge zu 3. und 4. gemäß § 91 Abs. 1 Alt. 2 VwGO wegen Sachdienlichkeit erweitern. Die bereits im Rahmen der Anträge zu 1. und 2. zwischen den Beteiligten in Streit stehende Frage, ob es sich beim ■■■■■“ um ein Kleinfahrzeug, um ein schwimmendes Gerät, um eine schwimmende Anlage oder um einen bloßen Schwimmkörper handelt, ist auch bei der Frage des Erfordernisses einer Sondertransporterlaubnis nach § 1.21 Nr. 2 i.V.m. Nr. 1 Buchst. b und c BinSchStrO und bei der Zulassungspflicht nach § 5 BinSchUO für den ■■■■■“ von wesentlicher Bedeutung. Auch die übrigen Voraussetzungen der Sondertransporterlaubnis- und der Zulassungspflicht sind bereits im Rahmen der Anträge zu 1. und 2. von Bedeutung gewesen bzw. können ohne Weiteres beantwortet werden, sodass der Streitstoff im Wesentlichen derselbe bleibt, die Ergebnisse der bisherigen Prozessführung verwertet werden können und die Einbeziehung die Möglichkeit bietet, den Streitstoff zwischen den Beteiligten endgültig zu bereinigen.

1. Der Antrag festzustellen, dass der ■■■■■“ als Fahrzeug keiner Sondertransporterlaubnis nach § 1.21 Nr. 2 i.V.m. Nr. 1 Buchst. b und c BinSchStrO bedarf, und der Antrag festzustellen, dass der ■■■■■“ als Fahrzeug nicht nach der BinSchUO technisch zugelassen werden muss, um am Verkehr teilzunehmen, sind zulässig.

a. Sie sind gemäß § 43 Abs. 1 Alt. 1 VwGO statthaft.

Die Anträge sind auf die Feststellung von Rechtsverhältnissen – der Sondertransporterlaubnispflicht nach der BinSchStrO und der Zulassungspflicht nach der BinSchUO für den ■■■■■ – gerichtet, welche zwischen den Beteiligten streitig sind. Die Klägerin möchte den ■■■■■“ als Kleinfahrzeug nutzen, wohingegen die Beklagte der Ansicht ist, es handele sich dabei bereits nicht um ein Wasserfahrzeug. Die Beklagte hat zuletzt, insbesondere im Schriftsatz vom 18.08.2022 maßgeblich darauf abgestellt, dass es sich beim ■■■■■“ um einen bloßen Schwimmkörper handele, für den sie gemäß § 1.21 Nr. 2 und Nr. 1 Buchst. c BinSchStrO eine Fortbewegung nur als Sondertransport mit Erlaubnis der zuständigen Behörde für zulässig halte. Auch die Zulassungspflicht nach § 5 BinSchUO steht zwischen den Beteiligten in Streit. Nach Auffassung der Klägerin wäre der ■■■■■“ als Fahrzeug gemäß § 1 Abs. 5 BinSchUO vom Anwendungsbereich der BinSchUO ausgenommen. Die Beklagte folgt zwar der Ansicht der Klägerin, dass der ■■■■■“ die Voraussetzungen für die Anwendung der BinSchUO nach § 1 Abs. 5 BinSchUO nicht erfüllt, wenn es sich bei ihm – was sie bestreitet – um ein Fahrzeug handelt. Sie hat in der mündlichen Verhandlung erklärt, dass sie nicht ausschließen könne, dass der ■■■■■“ gemäß § 5 Abs. 2 BinSchUO als fortbewegte schwimmende Anlage oder fortbewegter Schwimmkörper nach einer Entscheidung der zuständigen Behörde einer Zulassung bedürfe. Damit hat sich der Streit zwischen den Beteiligten auch bereits hinreichend konkretisiert.

Das Rechtsverhältnis besteht zudem zwischen der Klägerin und der Beklagten. Denn diese ist gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 Satz 1 und 2 BinSchAufgG zuständig für die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren (Schifffahrtspolizei), denen die Sondertransporterlaubnispflicht nach der BinSchStrO und die Zulassungspflicht nach der BinSchUO dienen. Sie ist damit für das Einschreiten bei einem Verstoß gegen die Pflichten zuständig und ist diejenige, mit der die Klägerin im Hinblick auf die Sondertransporterlaubnis- und Zulassungspflicht für den ■■■■■“ im Streit liegt. Die gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 2 BinSchAufgG i.V.m. den jeweiligen Vereinbarungen der Länder geschlossene Übertragung von schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben auf die Länder steht dem nicht entgegen. Denn für den Bereich des Landes Bremen sind gemäß § 2 Satz 1 i.V.m. § 1 Nr. 1 der Vereinbarung über die Ausübung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben (BremGBI. 1955, 59) neben Ermittlungs-, Überwachungs- und Überprüfungsaufgaben nur solche Gefahrenabwehrmaßnahmen auf die Polizeikräfte des Landes Bremen übertragen, welche keinen Aufschub dulden. Zudem können gemäß § 4

dieser Vereinbarung die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zur Beseitigung einer bereits eingetretenen Störung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Schiffsverkehrs oder zur Abwehr einer unmittelbar bevorstehenden Gefahr die notwendigen Vollzugsmaßnahmen durch ihre Beamten treffen, wenn im Falle des § 2 Satz 1 Polizeikräfte des Landes nicht erreichbar sind. Schließlich halten die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und die Polizeidienststellen des Landes bei der Ausübung ihrer Aufgaben gemäß § 6 der Vereinbarung enge Fühlung. Die schifffahrtspolizeiliche Zuständigkeit der Beklagten ist mithin nicht vollständig auf das Land Bremen übertragen.

b. Die Klägerin hat auch ein berechtigtes Interesse, dass das Nichtbestehen der Sondertransporterlaubnis- und der Zulassungspflicht für den [REDACTED]“ festgestellt wird. Das berechnete Interesse umfasst jedes nach vernünftigen Erwägungen durch die Sachlage gerechtfertigte schutzwürdige Interesse rechtlicher, wirtschaftlicher oder ideeller Art. Das schutzwürdige Interesse folgt vorliegend bereits daraus, dass die Klägerin ansonsten Gefahr liefe, den Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit nach § 7 Abs. 1 BinSchAufgG i.V.m. § 5 Abs. 5 Nr. 18 der Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrEV) bzw. § 36 Nr. 2 BinSchUO zu erfüllen (vgl. BVerwG, Urt. v. 07.05.1987 – 3 C 1.86 –, juris Rn. 28).

Im Übrigen hat sie insbesondere auch ein Interesse auf Feststellung, dass der [REDACTED]“ als Fahrzeug nicht nach § 1.21 Nr. 2 i.V.m. Nr. 1 Buchst b und c BinSchStrO einer Sondertransporterlaubnis bedarf, auch wenn durch diese Feststellung eine Sondertransporterlaubnispflicht nach der Vorschrift des § 1.21 Nr. 2 i.V.m. Nr. 1 Buchst. a BinSchStrO nicht ausgeschlossen wird. Denn die begehrte Feststellung würde der Klägerin den rechtlichen Vorteil verschaffen, nicht per se für den [REDACTED]“ eine Sondertransporterlaubnis zu benötigen, sondern nur, wenn nicht sichergestellt ist, dass seine Länge, Breite, Höhe, Tiefgang und Geschwindigkeit den Gegebenheiten der Wasserstraße und der Anlagen unter Beachtung der für Fahrwassertiefen und Brückenhöhen geltenden Vorschriften angepasst sind (§ 1.06 Nr. 1 BinSchStrO) oder er seiner Bauweise und Ausrüstung nach nicht die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen und der Schifffahrt gewährleistet und die Verpflichtungen der BinSchStrO nicht erfüllt (§ 1.08 Nr. 1 BinSchStrO).

c. Die Feststellungsanträge zu 3. und 4. sind schließlich nicht gegenüber einer Gestaltungsklage gemäß § 43 Abs. 2 VwGO subsidiär. Insbesondere ist die Klägerin nicht auf eine Anfechtungsklage gegen eine ggf. drohende schifffahrtspolizeiliche Verfügung im Falle des Befahrens der Binnenwasserstraßen mit dem [REDACTED]“ ohne

Sondertransporterlaubnis nach der BinSchStrO und ohne Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach der BinSchUO zu verweisen. Denn die begehrten Feststellungen bieten vorliegend den zielgenaueren, wirkungsvolleren Rechtsschutz, indem sie zur Klärung führen, ob die Klägerin mit dem ■■■■■“ ohne Sondernutzungserlaubnis nach § 1 Nr. 2 und Nr. 1 Buchst. b und c BinSchStrO und ohne Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach der BinSchUO die Binnenwasserstraßen befahren darf. Eine Anfechtungsklage gegen eine schiffahrtspolizeiliche Verfügung hätte hingegen die Rechtmäßigkeit der angegriffenen Verfügung zum Gegenstand mit der Folge, dass einer solchen Klage auch stattgegeben werden könnte, ohne dass die Frage der Sondertransporterlaubnis- und Zulassungspflicht endgültig geklärt würde (vgl. BVerwG, Urt. v. 27.04.2021 – 1 C 13.19 –, juris Rn. 21 ff.).

2. Die Anträge zu 3. und 4. sind begründet.

a. Der ■■■■■“ bedarf als Fahrzeug keiner Sondertransporterlaubnis nach § 1.21 Nr. 2 i.V.m. Nr. 1 Buchst. b und c BinSchStrO.

Gemäß § 1.21 Nr. 2 Satz 1 BinSchStrO darf ein Sondertransport nur mit Erlaubnis der Behörden, die für die jeweils zu durchfahrenden Strecken zuständig sind, durchgeführt werden. Als Sondertransport gilt gemäß § 1.21 Nr. 1 BinSchStrO die Fortbewegung eines Fahrzeugs oder Verbandes, das oder der nicht den Anforderungen des § 1.06 Nr. 1 und des § 1.08 Nr. 1 entspricht (Buchst. a), (unter anderem) einer schwimmenden Anlage (Buchst. b), oder eines Schwimmkörpers, soweit dabei nicht offensichtlich eine Behinderung oder Gefährdung der Schifffahrt oder eine Beschädigung einer Anlage ausgeschlossen ist (Buchst. c). Der ■■■■■“ ist offensichtlich kein Fahrzeug im Sinne der übrigen in § 1.21 Nr. 1 Buchst. b BinSchStrO genannten Arten.

Eine Sondertransporterlaubnis für den ■■■■■“ ist damit nicht nach § 1.21 Nr. 2 i.V.m. Nr. 1 Buchst. b oder c BinSchStrO erforderlich, wenn es sich bei ihm weder um eine schwimmende Anlage noch um einen Schwimmkörper handelt.

Eine schwimmende Anlage ist gemäß § 1.01 Nr. 11 BinSchStrO eine schwimmende Einrichtung, die in der Regel nicht zur Fortbewegung bestimmt ist, insbesondere eine Badeanstalt, ein Dock, eine Landebrücke oder ein Bootshaus.

Ein Schwimmkörper ist gemäß § 1.01 Nr. 12 BinSchStrO ein Floß und andere einzeln oder in Verbindung fahrtauglich gemachte Gegenstände, soweit sie nicht ein Fahrzeug oder eine schwimmende Anlage sind.

Sowohl eine schwimmende Anlage als auch ein Schwimmkörper sind damit abzugrenzen von einem Fahrzeug, welches gemäß § 1.01 Nr. 1 BinSchStrO als Binnenschiff, einschließlich Kleinfahrzeug und Fähre, sowie schwimmendes Gerät und ein Seeschiff definiert wird.

Bei dem ■■■■■“ handelt es sich um ein Fahrzeug im Sinne des § 1.01 Nr. 1 BinSchStrO. Entscheidend hierfür ist, dass es seiner Beschaffenheit und Zweckbestimmung nach auf dem Wasser fahren kann (OVG Bremen, Urte. v. 08.02.2000 – 1 A 214/99 –, NordÖR 9/2000, S. 375, 376).

aa. Der ■■■■■“ ist seiner Beschaffenheit nach in der Lage, auf dem Wasser zu fahren, d.h. seinen Ort zu verändern.

Das Dezernat Technische Schiffssicherheit der GDWS hat festgestellt, dass die auf dem Deck des ■■■■■“ vorhandenen Poller geeignet sind, den ■■■■■“ längsseits gekuppelt mittels eines anderen Fahrzeugs fortzubewegen.

Für die Einordnung als Fahrzeug ist es nicht erforderlich, dass der ■■■■■“ über einen eigenen Antrieb verfügt, d.h. mittels eigener Maschinenkraft, eigenem Segel oder Muskelkraft selbst fortbewegungsfähig ist. Dies ergibt sich aus einer Zusammenschau der Begriffsbestimmungen der BinSchStrO. So werden Schubleichter gemäß § 1.01 Nr. 6 BinSchStrO als zur Fortbewegung durch Schieben gebaute oder hierfür besonders eingerichtete Fahrzeuge definiert, womit die BinSchStrO zum Ausdruck bringt, dass gerade auch Schwimmkörper, die zur Fortbewegung auf die Hilfe eines Fahrzeugs angewiesen sind, Fahrzeuge darstellen können. Auch aus der Negativabgrenzung des Schwimmkörpers in § 1.01 Nr. 12 BinSchStrO ergibt sich, dass auch Schwimmkörper, die erst in Verbindung mit einem Fahrzeug fahrtauglich gemacht werden, Fahrzeuge darstellen können.

Daraus folgt zudem, dass Fahrzeuge nicht zwingend selbst über eine Steuerungsmöglichkeit verfügen müssen, sofern die Steuerung des Fahrzeugs über ein anderes – im vorliegenden Fall gekuppeltes – Fahrzeug möglich ist. Etwas Anderes folgt nicht daraus, dass in der Begriffsbestimmung des Kleinfahrzeugs in § 1.01 Nr. 14 BinSchStrO das Ruder erwähnt wird. Dies dient erkennbar lediglich der Abgrenzung zwischen Kleinfahrzeug und anderem Fahrzeug, die unter anderem anhand der Länge des Schwimmkörpers erfolgt. Hierfür spricht auch, dass in der Begriffsbestimmung neben dem Ruder der Bugspriet genannt wird, ohne dass ersichtlich ist, dass ein solcher zwingend für die Fahrzeugeigenschaft wäre.

Ob der ■■■■■“ in seinem derzeitigen Bau- und Ausstattungszustand den Anforderungen im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs entspricht, ist grundsätzlich keine Voraussetzung für das Vorliegen eines Fahrzeugs, sondern dafür, ob das Fahrzeug zulässigerweise die Binnenwasserstraßen befahren darf. § 1 Nr. 1.01 BinSchStrO setzt bei der Begriffsbestimmung des Fahrzeugs nicht die Erfüllung von verkehrsrechtlichen Pflichten voraus. Vielmehr bedarf es in der Regel erst der Feststellung, ob ein Schwimmkörper ein Fahrzeug darstellt, um bestimmen zu können, welche Anforderungen an Bau und Ausstattung zu stellen sind (vgl. im Allgemeinen § 1.08 Nr. 1 BinSchStrO sowie z.B. § 3.11 und § 3.19 BinSchStrO bzgl. der Bezeichnung). Mit dem Vorliegen der Fahrzeugeigenschaft ist noch nicht die Feststellung verbunden, dass sämtliche Anforderungen an Bauweise und Ausstattung, die zum ordnungsgemäßen Befahren der Binnenschiffahrtsstraßen gestellt werden, erfüllt sind.

bb. Bei der Beurteilung, ob ein Schwimmkörper zum Fahren auf Wasserstraßen bestimmt ist, ist der Fortbewegungszweck objektiv unter Berücksichtigung des vom Eigentümer geltend gemachten Verwendungszweckes zu ermitteln. Dabei kann insbesondere die Bauweise eines Schwimmkörpers Rückschlüsse über die erforderliche Zweckbestimmung zum Fahren zulassen.

Die Klägerin möchte den ■■■■■“ dazu nutzen, Baumaterial und -werkzeuge zu ihren Wasserbaustellen zu transportieren, und ihn gelegentlich für mehrere Stunden oder mehrere Tage als Arbeitsplattform zur Verrichtung von Arbeiten an den Baustellen nutzen. Das beabsichtigte Verkehren des ■■■■■“ von Baustelle zu Baustelle stellt eine auf das Befahren der Wasserstraße ausgerichtete Zweckbestimmung dar. Diese Zweckbestimmung steht auch mit dem objektiven Erscheinungsbild des ■■■■■“ in Einklang. Es besitzt mit seinem ebenen Deck eine Ladefläche, mit der Baumaterialien und Werkzeuge zu den einzelnen Baustellen transportiert werden können, und die als Arbeitsplattform an der jeweiligen Baustelle dienen kann. Ausweislich der Einschätzung des Dezernats Technische Schiffssicherheit der GDWS ist der ■■■■■“ geeignet, längsseitig gekuppelt fortbewegt zu werden. Dass die von der Beklagten angeführte Bauweise des ■■■■■“, wie die strömungsungünstige Form, der fehlende Antrieb, das fehlende Ruder und die lediglich einseitige Fenderung, dem Befahren der Wasserstraßen entgegensteht, kann nicht festgestellt werden. Entgegen der Auffassung der Beklagten stellt sich die mangelhafte Ausstattung, wie die fehlende Aufstoppvorrichtung, Belichtung sowie Rettungs- und Schutzausrüstung, auch nicht als so wesentlich für die Eignung des ■■■■■“ zum Befahren der Wasserstraße dar, dass bereits der Fortbewegungszweck grundsätzlich in Frage gestellt wird. Denn es ist nicht erkennbar, dass diese Ausrüstung

vor dem beabsichtigten Einsatz des [REDACTED]“ zur Erfüllung der verkehrsrechtlichen Pflichten nicht vorgenommen werden könnte.

Die Nutzung des [REDACTED]“ als Arbeitsplattform an den jeweiligen Baustellen führt nicht dazu, dass er in der Regel nicht zur Fortbewegung bestimmt und damit gemäß § 1.01 Nr. 11 BinSchStrO als schwimmende Anlage anzusehen ist. Der (zeitweise) Verbleib eines Schwimmkörpers, der zum wechselnden Einsatz an Wasserbaustellen bestimmt ist, an der jeweiligen Baustelle ändert nichts an dem Umstand, dass er dafür bestimmt ist, an verschiedenen Baustellen und damit Orten genutzt zu werden und somit regelmäßig die Wasserstraßen zu befahren. Es handelt sich damit grundsätzlich nicht um einen in der Regel ortsfest genutzten Schwimmkörper, der nur gelegentlich und ausnahmsweise auf der Wasserstraße bewegt wird. Dass auch an Wasserbaustellen genutzte Arbeitsplattformen Fahrzeuge sein können, ergibt sich zudem aus dem Begriff des Baustellenfahrzeuges, welches in der BinSchStrO zwar nicht definiert wird, jedoch mehrfach im Rahmen der darin geregelten Pflichten erwähnt und damit als Fahrzeugart vorausgesetzt wird. Nach Art. 1.01 Nr. 1.24 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), auf die die BinSchStrO auch im Zusammenhang mit der Verwendung des Begriffs des Baustellenfahrzeugs teilweise Bezug nimmt (vgl. § 1.10 Nr. 5 und 6 BinSchStrO) ist ein Baustellenfahrzeug ein Schiff, das aufgrund seiner Bauweise und Ausrüstung für die Verwendung auf Baustellen geeignet und bestimmt ist, wie eine Spül-, Klapp- oder Deckschute, ein Ponton oder ein Steinstürzer. Hieraus geht hervor, dass eine zeitweise ortsfeste Nutzung eines Schwimmkörpers an einer Baustelle der Annahme eines Fahrzeugs nicht entgegensteht. Dass die BinSchO insoweit von einem anderen Begriffsverständnis ausgeht, ist nicht erkennbar. Vielmehr regelt sie etwa in § 1.10 Nr. 5 und 6 BinSchStrO für Baustellenfahrzeuge das Mitführen von Schiffspapieren nach § 1.10 Nr. 1 Buchst. a Doppelbuchst. aa und bb BinSchStrO, welche Urkunden zum Fahrzeug darstellen.

b. Der [REDACTED]“ ist als Fahrzeug nicht zulassungspflichtig nach der BinSchUO.

Die BinSchUO regelt gemäß ihrem § 1 Abs. 1 für Fahrzeuge, schwimmende Anlagen und Schwimmkörper auf den in Anhang I der Verordnung bezeichneten Wasserstraßen des Bundes das Verfahren der technischen Zulassung zum Verkehr, die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Einrichtung, die Anforderungen an die Besatzung und die Anforderungen an die Beförderung von Fahrgästen. Gemäß § 5 BinSchUO darf ein Fahrzeug am Verkehr nur teilnehmen, wenn es zum Verkehr technisch zugelassen worden ist und den Voraussetzungen der technischen Zulassung entspricht (Absatz 1). Nach § 5 Abs. 2 BinSchUO muss zum Verkehr technisch zugelassen sein auch eine fortbewegte

schwimmende Anlage oder ein fortbewegter Schwimmkörper, sofern es sich dabei um einen Sondertransport handelt, der einer besonderen schiffahrtspolizeilichen Erlaubnis bedarf (Nr. 1) und bei dem das zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere hinsichtlich der Festigkeit des Baus-, der Fahr- und Manövriereigenschaften sowie besonderer Merkmale nach den Anhängen II bis IV der Verordnung unter Berücksichtigung des Fahrgebietes eine solche für erforderlich hält (Nr. 2).

Der Anwendungsbereich der BinSchUO für Fahrzeuge ist gemäß § 1 Abs. 5 BinSchUO jedoch eingeschränkt. Danach gilt diese Verordnung nur für Schiffe mit einer Länge von 20 m oder mehr (Nr. 1), für Schiffe, deren Produkt als Länge, Breite und Tiefgang ein Volumen von 100 m³ oder mehr ergibt (Nr. 2), für Schlepp- und Schubboote, die dazu bestimmt sind, Schiffe nach Nr. 1 oder 2 oder schwimmende Geräte zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen (Nr. 3), für Schiffe, die über ein Zulassungszeugnis nach dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) verfügen (Nr. 4), für Fahrgastschiffe (Nr. 5) und für schwimmende Geräte (Nr. 6). Darüber hinaus gilt die BinSchUO gemäß § 1 Abs. 6 BinSchUO für alle Fähren (Nr. 1), Barkassen (Nr. 2), Fahrgastboote (Nr. 3) und Seeschiffe (Nr. 4).

Der ██████“ ist ein Fahrzeug im Sinne der BinSchUO, das gemäß § 1 Abs. 5 und 6 BinSchUO nicht in den Anwendungsbereich der BinSchUO fällt und damit nicht gemäß § 5 Abs. 1 BinSchUO zulassungspflichtig ist.

aa. Fahrzeuge im Sinne der BinSchUO sind gemäß § 2 Abs. 3 Nr. 1 BinSchUO Schiffe oder schwimmende Geräte. Ein Schiff ist gemäß § 2 Abs. 3 Nr. 2 BinSchUO ein Binnenschiff oder ein Seeschiff. Der Begriff des Schiffes wird in der BinSchUO nicht weiter definiert.

Entsprechend der obigen Ausführungen zum Fahrzeugbegriff im Sinne der BinSchStrO ist auch hier entscheidend, dass der ██████“ seiner Beschaffenheit und Zweckbestimmung nach auf dem Wasser fahren kann. Dass die BinSchUO insoweit von einem anderen Fahrzeugbegriff als die BinSchStrO ausgeht, ist nicht ersichtlich. Auf die obigen Ausführungen kann damit verwiesen werden.

bb. Der ██████“ ist unstreitig kein Fahrzeug i.S.d. § 1 Abs. 6 BinSchUO. Er fällt zudem nicht unter einen Tatbestand des § 1 Abs. 5 BinSchUO.

Er ist weniger als 20 m lang und hat ein Volumen von unter 100 m³.

Er stellt insbesondere auch kein schwimmendes Gerät dar, welches gemäß § 2 Abs. 3 Nr. 15 BinSchUO eine schwimmende Konstruktion mit auf ihr vorhandenen Arbeitseinrichtungen wie Krane, Bagger, Rammen, Elevatoren ist. Zwar ergibt sich aus dem Vortrag der Klägerin, dass auf dem ■■■■■“ an den Baustellen auch Arbeitsmittel eingesetzt werden. So soll sie dem Dezernat Technische Schiffssicherheit der GDWS mitgeteilt haben, dass beabsichtigt sei, auf dem ■■■■■“ einen Container und Schweißapparate aufzustellen. Es ist auch naheliegend, dass bei der Nutzung des ■■■■■“ als Arbeitsplattform an der jeweiligen Baustelle auf ihm Werkzeuge genutzt werden. Dass die Einrichtungen auf dem ■■■■■“ jedoch ihrer Art und ihrer Auswirkungen auf seine Stabilität nach mit den in § 2 Abs. 3 Nr. 15 BinSchUO beispielhaft aufgezählten Arbeitseinrichtungen vergleichbar sind, ist nicht erkennbar. In Anbetracht dessen genügt allein der Umstand, dass die Klägerin selbst im Verwaltungsverfahren den ■■■■■“ zunächst als schwimmendes Gerät bezeichnete, nicht.

Schließlich fällt er auch nicht in analoger Anwendung des § 1 Abs. 5 Nr. 3 BinSchUO in den Anwendungsbereich der BinSchUO. Soweit die Beklagte – im Rahmen des § 1 Abs. 2 Buchst. a Doppelbuchst. aa KIFzKV-BinSch – die Ansicht vertritt, die Einbeziehung (bzw. im Fall der KIFzKV-BinSch der Ausschluss) von Fahrzeugen, die dazu bestimmt sind, Schiffe zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen, müsse ihrem Sinn und Zweck nach auch für die geschobenen, geschleppten oder gekuppelt mitgeführten Fahrzeuge gelten, ist bereits keine Regelungslücke für eine analoge Anwendung erkennbar.

III. Die Kostenentscheidung beruht auf § 155 Abs. 1 Satz 1 Alt. 2 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711, 709 Satz 2 ZPO.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil kann die Zulassung der Berufung beantragt werden.

Der Antrag ist innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils beim

Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 198, 28195 Bremen,
(Tag-/Nachtbrieffkasten Justizzentrum Am Wall im Eingangsbereich)

einzulegen. In dem Antrag ist das angefochtene Urteil zu bezeichnen.

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 Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 198, 28195 Bremen, einzureichen.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten durch einen Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1, Abs. 4 Sätze 4 und 7 VwGO zur Vertretung berechnigte Person oder Organisation vertreten lassen. Dies gilt auch für den Antrag, durch den ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird.

Dr. Jörgensen

Lammert

Grieff