


Gericht:	Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt 3. Senat
Entscheidungsdatum:	30.11.2018
Aktenzeichen:	3 M 381/18
Dokumenttyp:	Beschluss
Quelle:	
Normen:	§ 1 Abs 1 SchiffHafV ST 2018, § 1 Abs 1 SchiffHafV ST 2009, Art 1.01 Nr 1.1 ES-TRIN, § 32 Abs 1 S 3 Alt 2 WasG ST 2011, § 2 Abs 3 Nr 1 BinSchUO ... mehr
Zitiervorschlag:	Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 30. November 2018 - 3 M 381/18 -, juris

**Geltungsbereich der Verordnung über die Durchführung der
Schifffahrt auf den Gewässern und in den Häfen des Lan-
des Sachsen-Anhalt; Eigentum an Gewässern; Ermessen**

Leitsatz

1. LSchiffHVO a. F./n. F. (juris: SchiffHafV ST 2009 / SchiffHafV ST 2018) galt/gilt unabhängig von den Eigentumsverhältnissen an den Gewässern auf den Gewässern im Land Sachsen-Anhalt. Der Ordnungsgeber hat in § 1 LSchiffHVO (juris: SchiffHafV ST 2018) klargestellt, dass die Schifffahrt nach anderen Vorschriften auch zugelassen ist, wenn dies im Wege von Zulassungen im Einzelfall gemäß § 32 Abs. 1 Satz 3 Alt. 2 WG LSA (juris: WasG ST 2011) erfolgt. Dieses Auslegungsergebnis ließ sich bereits vor der Neufassung der Vorschrift (§ 1 Abs. 1 LSchiffHVO a. F. (juris: SchiffHafV ST 2009)) durch Auslegung ermitteln.(Rn.12)

2. § 45 Abs. 1 LSchiffHVO (juris: SchiffHafV ST 2018) (entspricht § 23 Abs. 1 LSchiffHVO a. F. (juris: SchiffHafV ST 2009)) vermittelt der Antragstellerin lediglich einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung des Antragsgegners. Im Falle des Begehrens einer im Ermessen der Behörde stehenden begünstigenden Entscheidung kann ein Anordnungsanspruch für eine entsprechende Regelungsanordnung grundsätzlich nur bejaht werden, wenn eine vollständige Ermessensreduzierung anzunehmen ist oder wenn zumindest festgestellt werden kann, dass die bisherige Ermessensausübung fehlerhaft ist und eine erneute ordnungsgemäße Ermessensbetätigung im Sinne einer Ermessensverdichtung überwiegend wahrscheinlich zugunsten des Betroffenen ausgehen wird.(Rn.54)

3. Ohne die maßgebende Sachverhaltsgrundlage kann eine Ermessensverdichtung oder -reduzierung auf Null nicht festgestellt werden. Dies gilt auch für den Fall des Ermessensausfalls.(Rn.64)

Verfahrensgang

vorgehend VG Halle (Saale), 14. September 2018, 7 B 100/18, Beschluss

Gründe

- 1 I. Die Beschwerde des Antragsgegners gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichtes Halle - 7. Kammer - vom 14. September 2018, deren Prüfung gemäß § 146 Abs. 4 Satz 1 und 6 VwGO auf die dargelegten Gründe beschränkt ist, hat Erfolg.
- 2 1. Die Beschwerde ist zulässig. Insbesondere liegt - entgegen der Auffassung der Antragstellerin - eine ordnungsgemäße Beschwerdebegründung nach § 146 Abs. 4 VwGO vor, die die tragenden Gründe der angefochtenen Entscheidung schlüssig in Frage gestellt hat, derentwegen die erstinstanzliche Entscheidung - bereits - abzuändern oder aufzuheben gewesen wäre, wenn nicht - wie hier - der Verordnungsgeber mit Neufassung der Verordnung über die Durchführung der Schifffahrt auf den Gewässern und in den Häfen des Landes Sachsen-Anhalt vom 30. Oktober 2018 (GVBl. LSA S. 382, im Folgenden: LSchiffHVO) darüber hinaus klargestellt hätte, dass der Geltungsbereich der Verordnung eröffnet ist. Dass der Antragsgegner im Beschwerdeverfahren die Ablehnung der drei Hilfsanträge, die aufgrund der Stattgabe des Hauptantrages der Antragstellerin einer erstinstanzlichen Entscheidung nicht bedurften, nicht (nochmals) beantragt und begründet hat, führt nicht etwa dazu, die Beschwerde zu verwerfen.
- 3 Eine ordnungsgemäße Beschwerdebegründung ist gegeben, wenn sich aus den - wie hier - fristgerecht vorgetragenen Gesichtspunkten die Rechtswidrigkeit des angefochtenen Beschlusses ergibt. Ausgehend von der Entscheidung des Verwaltungsgerichtes muss der Beschwerdeführer aufzeigen, in welchen Punkten und weshalb die hierfür gegebene Begründung aus seiner Sicht nicht tragfähig ist. Das setzt voraus, dass er den Streitstoff prüft, sichtet und rechtlich durchdringt und sich mit den Gründen des angefochtenen Beschlusses befasst. Dabei müssen die die Entscheidung des Verwaltungsgerichtes tragenden Rechtssätze und hierfür erhebliche Tatsachenfeststellungen mit schlüssigen Gegenargumenten in Frage gestellt werden; an der nötigen inhaltlichen Auseinandersetzung mit der angefochtenen Entscheidung fehlt es dementsprechend, wenn nur pauschale, formelhafte Rügen vorgebracht werden (siehe etwa: BayVGH, Beschluss vom 7. Juli 2010 - Az.: 11 CS 10.1452 -, zitiert nach juris [m. w. N.]). Die Beschränkung der Sachprüfung des Beschwerdegerichtes nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO bezieht sich dabei nur auf die vom Beschwerdeführer innerhalb der Frist des § 146 Abs. 4 Satz 1 VwGO darzulegenden Gründe gegen die Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung. Hinsichtlich der Gründe, die für die Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung sprechen, gilt hingegen der Untersuchungsgrundsatz nach § 86 Abs. 1 VwGO; das Beschwerdegericht hat daher - unabhängig von entsprechenden Darlegungen des in erster Instanz obsiegenden Beschwerdegegners - stets zu prüfen, ob eine fehlerhaft begründete Entscheidung des Verwaltungsgerichtes aus anderen Gründen im Ergebnis zutreffend ist (vgl. OVG LSA, Beschluss vom 26. Oktober 2010 - 1 M 125/10 -, juris [m. w. N.]).
- 4 Der Untersuchungsgrundsatz gilt auch, soweit - wie hier - die Stattgabe des neben Eventualanträgen geltend gemachten Hauptantrages im erstinstanzlichen Verfahren durch den Beschwerdeführer schlüssig in Frage gestellt wird, mithin auch im Ergebnis an der Entscheidung des Verwaltungsgerichtes nicht mehr festzuhalten ist. Hierdurch leben die von der Beschwerdegegnerin gestellten Hilfsanträge wieder auf. Das Beschwerdegericht hat grundsätzlich umfassend zu prüfen, ob vorläufiger Rechtsschutz nach allgemeinen Maßstäben zu gewähren ist, so dass es unter Berücksichtigung des erstinstanzlichen Vorbringens selbst in der Sache zu entscheiden hat. In der Rechtsprechung ist seit langem anerkannt, dass ein Hilfsantrag, über den die Vorinstanz nicht zu entscheiden brauchte, weil sie dem Hauptantrag entsprochen hat, durch das Rechtsmittel des

Beklagten gegen seine Verurteilung nach dem Hauptantrag ebenfalls in der Rechtsmittelinstanz anfällt (vgl. zum Zulassungsrecht: BVerwG, Beschluss vom 5. Juni 1998 - 9 B 469.98 -, Rn. 19 f. [m. w. N.]). Deshalb darf das Oberverwaltungsgericht auch nicht von einer Entscheidung über ihn absehen. Der zweitinstanzliche Beschwerdegegenstand ist nicht auf das vom Hauptantrag des Antragstellers umrissene Begehren begrenzt. Vielmehr bildet dieses Begehren mit den daneben geltend gemachten Hilfsanträgen auch den zweitinstanzlichen Streitgegenstand. Gelangt das die Hilfsanträge betreffende Begehren, weil es hilfsweise zu dem - erstinstanzlich erfolgreichen - Hauptantrag, dessen tragende Gründe schlüssig in Frage gestellt wurden, in die Beschwerdeinstanz, bedarf es, um das Eventualbegehren beim Oberverwaltungsgericht anhängig zu machen, weder eines darauf bezogenen Beschwerdegesuches noch der auf das Eventualbegehren bezogenen (weiteren) Begründung. Grund hierfür ist, dass die Vorinstanz mit den Anträgen und dem Vorbringen noch gar nicht befasst war. Insoweit kann eine Auseinandersetzung mit Entscheidungsgründen des Verwaltungsgerichtes im Sinne von § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO der Natur der Sache nach nicht erfolgen.

- 5 Soweit die Beschwerdegegnerin in diesem Zusammenhang auf Entscheidungen des beschließenden Oberverwaltungsgerichtes (Beschlüsse vom 27. Mai 2008 - 2 M 72/08 - und vom 28. Juni 2011 - 4 M 130/10 -, beide juris) und des Bayerischen Verwaltungsgerrichtshofes (Beschluss vom 8. August 2006 - 11 CE 05.2152 -, juris) verweist, wonach der Beschwerdeführer unter den strengen Anforderungen des § 146 Abs. 4 VwGO den gesamten Streitstoff zumindest substantiiert reflektieren und einen hierzu korrespondierenden Sachantrag stellen müsse, verkennt sie die mangelnde Vergleichbarkeit mit dem vorliegenden Verfahren. Bei den in Bezug genommenen Entscheidungen waren die Eilanträge der dort die Beschwerde führenden Antragsteller erstinstanzlich abgelehnt worden, weil das Gericht davon ausgegangen war, dass der Antrag bereits unzulässig sei. Aus einem auf das Vorliegen der Sachurteilsvoraussetzung begrenztem Beschwerdevorbringen ergibt sich jedoch nicht, dass die Entscheidung des Verwaltungsgerichtes im Ergebnis nicht gleichwohl Bestand haben könnte. Deshalb bedarf es in solchen Fällen auch Ausführungen zur Begründetheit der erhobenen Ansprüche. Begründet wird dies damit, dass zwar auch insoweit das Auseinandersetzungserfordernis nicht greift, jedoch bereits nach dem Wortlaut des § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO daneben das Gebot tritt, die Gründe aufzuzeigen, derentwegen die erstinstanzliche Entscheidung abzuändern oder aufzuheben ist. Dieser Teil der einen Beschwerdeführer treffenden Darlegungslast wird durch eine partiell fehlende Möglichkeit der „Auseinandersetzung“ nicht gegenstandslos. Anders ist es jedoch im vorliegenden Fall, wenn die Hilfsanträge nicht lediglich ein Minus zum begehrten Hauptantrag darstellen, sondern eine eventuelle Antragshäufung bewirken.
- 6 Mit ihrem Hauptantrag begehrt die Antragstellerin die Negativfeststellung, keiner Genehmigung/Zulassung zu bedürfen, wohingegen sie mit den Hilfsanträgen die vorläufige (Ausnahme-)Genehmigung ihrer „schwimmenden Konstruktion“ bzw. von Anlagenteilen dieser, mithin ein aliud begehrt. Damit erzwingt auch die Stattgabe des jeweiligen Hilfsantrages eine vollständige Abänderung der erstinstanzlichen Entscheidung, so dass der Tenor von vornherein keinen Bestand haben kann. Einer schriftlichen Bezugnahme auf frühere Anträge und Schriftsätze bedarf es mithin nicht, zumal der Antragsgegner nicht zu erkennen gegeben hat, dass er mit Blick auf die Hilfsanträge die begehrten (Ausnahme-)Genehmigungen erteilen wird.
- 7 2. Das Verwaltungsgericht hat dem Hauptantrag der Antragstellerin auf Erlass einer einstweiligen Anordnung zu Unrecht entsprochen und vorläufig festgestellt, dass die von

der Antragstellerin zum 1. Oktober 2018 beabsichtigte Inbetriebnahme der Konstruktion „Goitzsche 1-3“ zur Bernsteinförderung auf dem Goitzschensee nicht gemäß den §§ 5, 15 Abs. 1 der Verordnung über die Durchführung der Schifffahrt auf den Gewässern und in den Häfen des Landes Sachsen-Anhalt (vom 25. Juni 2009, die Geltung bis zum 9. November 2018 beansprucht [GVBl. LSA 328] - im Folgenden: LSchiffHVO a. F. -) genehmigungspflichtig ist. Nach Auffassung des Senats ist ein Obsiegen der Antragstellerin im Klageverfahren sowohl hinsichtlich des Haupt- (2.1.) als auch hinsichtlich der drei gestellten Hilfsanträge (2.2 und 2.3.) keinesfalls in einem solchen Maße wahrscheinlich, dass die begehrte zeitweise Vorwegnahme der Hauptsache durch frühzeitigen Anlagenbetrieb bzw. durch eine vorläufige (Ausnahme-)Genehmigung gerechtfertigt wäre. Die Erfolgsaussichten der Klage erschienen/erscheinen in Anwendung sowohl des außer Kraft getretenen als auch des nunmehr Geltung beanspruchenden Verwaltungsrechtes (LSchiffHVO a. F. bzw. LSchiffHVO) bei der gebotenen summarischen Prüfung vielmehr gering.

- 8 Nach § 123 Abs. 1 Satz 2 VwGO kann eine einstweilige Anordnung zur Regelung eines vorläufigen Zustandes in Bezug auf ein streitiges Rechtsverhältnis ergehen, wenn diese Regelung nötig erscheint, um u. a. wesentliche Nachteile abzuwenden. Voraussetzung für den Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 123 Abs. 1 VwGO ist, dass sowohl ein Anordnungsgrund als auch ein Anordnungsanspruch vorliegen (§ 123 Abs. 3 VwGO i. V. m. § 920 Abs. 2 ZPO). Deren tatsächliche Voraussetzungen müssen zwar nicht zur Überzeugung des Gerichts feststehen, aber hinreichend wahrscheinlich („glaubhaft“) sein (§ 123 Abs. 3 VwGO i. V. m. § 920 Abs. 2 ZPO). Ein Anordnungsgrund besteht, wenn eine vorläufige gerichtliche Entscheidung erforderlich ist, weil ein Verweis auf das Haupt-sacheverfahren aus besonderen Gründen unzumutbar ist.
- 9 Ein Anordnungsanspruch liegt vor, wenn der Antragsteller in der Hauptsache bei summarischer Prüfung voraussichtlich Erfolg haben wird. Welche Anforderungen im Einzelfall an die Erfolgsaussichten zu stellen sind, hängt maßgeblich von der Schwere der dem Antragsteller drohenden Nachteile und ihrer Irreversibilität, aber auch davon ab, inwieweit durch den Erlass einer einstweiligen Anordnung die Hauptsache vorweggenommen wird. Wird durch die begehrte Maßnahme die Entscheidung in der Hauptsache insgesamt endgültig und irreversibel vorweggenommen, kann die einstweilige Anordnung nur erlassen werden, wenn ein Anordnungsanspruch mit ganz überwiegender Wahrscheinlichkeit vorliegt und für den Fall, dass die einstweilige Anordnung nicht ergeht, dem Antragsteller schwere und unzumutbare Nachteile entstünden. Dieser besonders strenge Maßstab ist hingegen abzumildern, wenn die begehrte Rechtsposition faktisch irreversibel nur für den Zeitraum bis zur Hauptsacheentscheidung eingeräumt werden soll, während über diesen Zeitpunkt hinaus keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden und die Rechtsstellung insofern nur vorläufig gewährt wird. In diesem Fall können schon überwiegende Erfolgsaussichten in der Hauptsache genügen, und die befürchteten wesentlichen Nachteile müssen nicht als schlechterdings unzumutbar eingestuft werden. Ist eine überwiegende Erfolgsaussicht hingegen nicht feststellbar, kann eine Regelungsanordnung nur ergehen, wenn dem Betroffenen andere schwere und irreversible Nachteile, insbesondere existenzielle Gefahren für Leben und Gesundheit drohen (vgl. zum Ganzen: VGH BW, Beschluss vom 20. Dezember 2013 - 10 S 1644/13 -, juris Rn. 6 ff. [m. w. N.]
- 10 2.1. Das Verwaltungsgericht hat - wie die Beschwerde zutreffend ausführt - die von der Antragstellerin mit dem Hauptantrag begehrte einstweilige Anordnung zu Unrecht erlas-

sen. Denn die Antragstellerin hat hinsichtlich des Hauptantrages den für den Erlass einer einstweiligen Anordnung erforderlichen Anordnungsanspruch nicht glaubhaft gemacht.

- 11 Der Antragsgegner hat mit seiner Beschwerde die im Wege der einstweiligen Anordnung erfolgte vorläufige Feststellung des Verwaltungsgerichtes, dass die von der Antragstellerin zum 1. Oktober 2018 beabsichtigte Inbetriebnahme der Konstruktion „Goitzsche 1-3“ zur Bernsteinförderung auf dem Goitzschensee keiner Genehmigung nach den §§ 5, 15 Abs. 1 LSchiffHVO a. F. bedarf, schlüssig in Frage gestellt. Entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichtes und der Antragstellerin unterfiel die schwimmende Konstruktion „Goitzsche 1-3“ bereits dem mittlerweile nicht mehr in Kraft befindlichen Verordnungsrecht (LSchiffHVO a. F.). Auch unter Anwendung der nunmehr Geltung beanspruchenden Regelungen (LSchiffHVO) ist der Geltungsbereich eröffnet.
- 12 2.1.1. Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 LSchiffHVO gilt diese Verordnung unabhängig von den Eigentumsverhältnissen auf den Gewässern im Land Sachsen-Anhalt, die nicht Bundeswasserstraßen sind (Landesgewässer [a.]), auf denen die Schifffahrt nach anderen Vorschriften zugelassen ist (b.) und für alle Häfen, Lade-, Lösch- und Umschlagstellen sowie sonstige Anlagen im Land Sachsen-Anhalt, die zum Be- und Entladen von Binnenschiffen genehmigt sind. Nach dem neu angefügten Satz 2 gelten als Zulassung der Schifffahrt nach anderen Vorschriften im Sinne des Satzes 1 insbesondere allgemeine Zulassungen der Schifffahrt sowie Zulassungen im Einzelfall gemäß § 32 Abs. 1 Satz 3 des Wassergesetzes des Landes Sachsen-Anhalt (WG LSA).
- 13 a. Der Ordnungsgeber hat mit der Neufassung von § 1 Abs. 1 LSchiffHVO (lediglich) klargestellt, dass es sich bei dem Gewässer Goitzsche entgegen der von der Antragstellerin auch im Beschwerdeverfahren vertretenen Auffassung unabhängig von den Eigentumsverhältnissen am Gewässer um ein Landesgewässer im Sinne der Verordnung handelt. Dass der Goitzschensee nicht im Eigentum des Landes steht, ist damit nicht von entscheidungserheblicher Bedeutung.
- 14 Unabhängig davon war die Rechtslage auch vor der Klarstellung des Ordnungsgebers in § 1 Abs. 1 Satz 1 LSchiffHVO keine andere. Zu Recht hat das Verwaltungsgericht hierzu in seinem Beschluss ausgeführt, dass die bereits gewählte Bezeichnung Landesgewässer nichts über das Eigentum an diesen Gewässern aussagte, sondern die Gewässer bezeichnet werden, die nicht in den Anwendungsbereich des Bundeswasserstraßengesetzes fallen, mithin das Land statt der Bund die Verwaltungskompetenz inne hat (vgl. Beschlussabdruck, S. 3 [letzter Absatz], m. w. N.). Entsprechendes kann auch aus der Gesetzesbegründung zur Verordnungsermächtigung abgeleitet werden. Ziel des Erlasses der außer Kraft getretenen Verordnung war es, eine Rechtsangleichung an den Status der Bundeswasserstraßen zu erhalten (vgl. LT-Drucksache 4/1789, S. 72 [dort zu § 77 c]).
- 15 Soweit die Antragstellerin in diesem Zusammenhang geltend macht, der Ordnungsgeber hätte sich intensiv und abwägend mit den Eigentümerbelangen bei Eigentümergewässern auseinandersetzen müssen, wenn er diese in den Anwendungsbereich der Verordnung hätte mit einbeziehen wollen, weil keine Schutzlücke bestünde, greift dieser Einwand nicht Platz. Die Antragstellerin übersieht, dass es auch bei einer Schifffbarkeit eines Eigentumsgewässers der Steuerung der verkehrsrechtlichen Gewässernutzung bedarf und ein Rückgriff auf das allgemeine Gefahrenabwehrrecht der Spezialität der Ma-

terie offensichtlich nicht gerecht wird und auf dem Ordnungswege die generelle Anwendbarkeit der in § 1 Abs. 4 LSchiffHVO a. F./§ 1 Abs. 4 LSchiffHVO erreicht wird.

- 16 b. Mit der (Neu-)Regelung in § 1 Abs. 1 Satz 2 LSchiffHVO hat der Ordnungsgeber zudem klargestellt, dass die Schifffahrt nach anderen Vorschriften auch zugelassen ist, wenn dies im Wege von Zulassungen im Einzelfall gemäß § 32 Abs. 1 Satz 3 Alt. 2 WG LSA erfolgt. Die Tatbestandsvoraussetzungen liegen vor. Denn auf der Goitzsche ist die Schifffahrt durch widerrufliche Genehmigung(-en) des Antragsgegners im Einzelfall im Sinne von § 32 Abs. 1 Satz 3 Alt. 2 WG LSA zugelassen.
- 17 Ungeachtet dessen war auch vor der Neufassung der Vorschrift der Geltungsbereich von § 1 Abs. 1 LSchiffHVO a. F. eröffnet, da - wie hier - in Bezug auf ein Schiff und ein Gewässer Einzelfallgenehmigungen im Sinne von § 32 Abs. 1 Satz 3 Alt. 2 WG LSA vorlagen. Dies genügte entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichtes und der Antragstellerin um die vormaligen Regelungen der Verordnung zur Anwendung gelangen zu lassen.
- 18 Ist - wie hier - die Schiffbarkeit des Gewässers nicht durch Verordnung im Sinne von § 32 Abs. 1 Satz 2 WG LSA bestimmt, ist eine Nutzung durch jedermann zur Schifffahrt nicht erlaubt (vgl. § 32 Abs. 1 Satz 1 WG LSA). Bei der Goitzsche handelt es sich - wie die Antragstellerin zutreffend ausführt - um ein „Eigentümergewässer“. Denn sie ist weder im Verzeichnis nach Anlage 1 zu § 4 Abs. 1 Nr. 2 WG LSA aufgeführt, noch hat das zuständige Ministerium von seiner nach § 4 Abs. 3 Nr. 3 WG LSA eingeräumten Befugnis Gebrauch gemacht, die als erheblich wasserwirtschaftlich bedeutsam eingeordnete Goitzsche durch Verordnung in das vorgenannte Verzeichnis aufzunehmen. Die Goitzsche ist somit kein Gewässer erster Ordnung (§ 4 WG LSA) mit der Folge, dass es gemäß § 6 Abs. 1 WG LSA Eigentum des Landes wäre, sondern ein Gewässer zweiter Ordnung nach § 5 WG LSA. Gewässer zweiter Ordnung gehören den Eigentümern der Ufergrundstücke, sofern das Gewässer kein selbstständiges Grundstück bildet. Vorliegend ist die (G.), eine der Gesellschafter der Antragstellerin, Eigentümerin der maßgebenden Grundstücke und mittelt der Antragstellerin den Besitz und das Recht der Nutzung.
- 19 Ein Gewässereigentümer eines - wie hier - nicht schiffbaren Gewässers bedarf keiner behördlichen Genehmigung nach § 32 Abs. 1 Satz 3 WG LSA, um dieses zu befahren (vgl. zu einer vergleichbaren Landesnorm in Rheinland-Pfalz: OVG RP, Urteil vom 23. November 1995 - 1 A 12853/94 -, juris). Damit ist die Antragstellerin aufgrund ihrer Rechtsstellung berechtigt, die Goitzsche in jeder beliebigen Art und Weise - mithin auch zur Schifffahrt - zu nutzen, soweit nicht das Gesetz oder Rechte Dritter entgegenstehen (vgl. § 903 BGB). Gesetzliche Beschränkungen des Eigentumsrechtes sind jedoch verfassungsrechtlich ausdrücklich vorgesehen. Nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG werden Inhalt und Schranken des Eigentums durch die Gesetze bestimmt. Insofern sind zum Umfang der Befugnisse der Gewässereigentümer auch die dem öffentlichen Recht zuzurechnenden wasserverkehrsrechtlichen Regelungen zu berücksichtigen. Damit ist die Schifffahrt auf einem nicht nach § 32 Abs. 1 Satz 2 WG LSA für schiffbar erklärten Eigentümergewässer durch den Eigentümer bzw. durch Personen, die ihre Berechtigung von diesem ableiten, als solche möglich, ohne dass der Eigentümer eine behördliche Genehmigung nach § 32 Abs. 1 Satz 3 WG LSA benötigt.
- 20 Die Anwendbarkeit der LSchiffHVO a. F. bzw. LSchiffHVO folgt für die Antragstellerin jedoch daraus, dass der Antragsgegner die Schifffahrt auf dem (Eigentümer-)Gewässer nach § 32 Abs. 1 Satz 3 Alt. 2 WG LSA - unbeschadet etwaiger Genehmigungen, Erlaub-

nisse und Gestattungen Dritter (bspw. Eigentümer) - für zwei einzelne Schiffe zugelassen hat und die dinglich Berechtigte die Nutzung zur Schifffahrt nicht unterbindet.

- 21 Nach § 32 Abs. 1 Satz 3 WG LSA kann auf anderen Gewässern (als die, die nach Satz 2 der Vorschrift für schiffbar erklärt worden sind,) die für den Wasserverkehr zuständige Behörde im Einvernehmen mit der Wasserbehörde die Schifffahrt allgemein oder im Einzelfall widerruflich zulassen. Dies ist zur Überzeugung des Senates durch Einzelfallgenehmigungen für den Motorsegler „MS Reudnitz“ und das Fahrgastschiff „MS Vineta“ geschehen, ohne dass die Eigentümerin, die (G.), die Nutzung unterbunden hätte.
- 22 Der Antragsgegner hat zum Beleg der Tatsache beispielhaft die Kopie einer bis zum 15. Juni 2007 befristeten Genehmigung nach § 77 Abs. 1 Satz 3 WG LSA in der Fassung vom 21. April 1998 (GVBl. LSA S. 186) zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. April 2006 (GVBl. LSA S. 248) im Folgenden: WG LSA a. F., die der geltenden Regelung des § 32 Abs. 1 Satz 3 WG LSA entspricht, zur Gerichtsakte gereicht. Hiernach wurde Herrn (J.), dem Geschäftsführer der Komplementärin der Antragstellerin (A. mbH), die widerrufliche Genehmigung erteilt, den Motorsegler „MS Reudnitz“ für Sport und Erholungszwecke auf dem Goitzschensee bei Bitterfeld zu vermieten. Mit der „MS Reudnitz“ wird ausweislich der von der (T.) GmbH, einer Kommanditistin der Antragstellerin, betriebenen Internetseite (www.goitzsche-tourismus.de) bis heute Schifffahrt auf der Goitzsche - was die Antragstellerin auch nicht in Abrede stellt - ausgeübt. Angesichts des Vortrages des Antragsgegners, hierfür eine Einzelfallgenehmigungen nach § 32 Abs. 1 Satz 3 Alt. 2 WG LSA erteilt zu haben, besteht mithin kein Anhalt dafür, dass die widerrufliche Genehmigung nicht durch den Antragsgegner verlängert bzw. einem Dritten erteilt wurde. Ein bloßes unsubstantiiertes Bestreiten der Antragstellerin, genügt vorliegend nicht, zumal es sich u. a. um Umstände in der Sphäre einer ihrer Gesellschafterinnen handelt. Abgesehen davon ist das Verhalten der Antragstellerin auch insoweit nicht schlüssig, als sie als dinglich Berechtigte in der Lage wäre, die - ihrer Auffassung nach nicht durch Einzelfallgenehmigung zugelassene - Schifffahrt zu unterbinden (vgl. § 903 BGB).
- 23 Die in Bezug genommene Internetseite ist zudem mit dem Internetauftritt des auf der Goitzsche regelmäßig in der Saison von März bis Oktober bzw. zu Sonderterminen (1., 2., 8., 15., 22., 23., 25., 26., 31. Dezember 2018) fahrenden Fahrgastschiffes „MS Vineta“ (www.ms-vineta.de) verlinkt, hinsichtlich dessen sich der Antragsgegner ebenfalls auf eine bestehende widerrufliche Genehmigung der Schifffahrt im Einzelfall beruft. Zwar hat der Antragsgegner die insoweit behauptete Genehmigung nach § 32 Abs. 1 Satz 3 Alt. 2 WG LSA nicht vorgelegt. Gleichwohl ist der Antragstellerin erneut entgegenzuhalten, dass ihr Verhalten widersprüchlich ist, wenn sie angesichts der dinglichen Berechtigung eine ihrer Auffassung nach nicht durch Einzelfallgenehmigung zugelassene Schifffahrt nicht unterbindet und tatsächlich von einer zulässigen Nutzung der Seefläche zur Schifffahrt nebeneinander ausgeht (vgl. bspw. Schriftsatz des früheren Prozessbevollmächtigten der Antragstellerin vom 16. Oktober 2017 im Verfahren der Hauptsache [7 A 108/17 HAL], S. 6).
- 24 Der Antragsgegner macht zutreffend geltend, dass das Verwaltungsgericht zu Unrecht davon ausgegangen ist, dass eine einzelfallbezogene Erteilung der Genehmigung der Nutzung eines bestimmten Schiffes - etwa der MS Reudnitz - auf der Goitzsche den Geltungsbereich der Verordnung nicht eröffnet. Das überwiegend grammatikalisch am Wortlaut des § 1 Abs. 1 LSchiffHVO a. F. („auf denen die Schifffahrt nach anderen Vorschriften zugelassen ist“) orientierte Auslegungsergebnis des Gerichtes überzeugt nicht. Ins-

besondere unter Berücksichtigung von Sinn- und Zweck der Vorschrift, ihrer Stellung im systematischen Zusammenhang sowie der historischen Auslegung der Verordnungsermächtigung genügte die Einzelfallregelung in Bezug auf ein bestimmtes Fahrzeug auf einem bestimmten nicht schiffbaren Gewässer - wie hier - um den Anwendungsbereich der Verordnung auch in der vormaligen Fassung zu eröffnen.

- 25 Schon der Verordnungsermächtigung in § 35 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WG LSA (entspricht dem in der LSchiffHVO a. F. in Bezug genommenen § 77c Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WG LSA a. F.) ist zu entnehmen, dass das für den Verkehr zuständige Ministerium ermächtigt wird, im Interesse der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs unter Beachtung insbesondere des Umwelt- und Naturschutzes, der Belange der Wasserwirtschaft, der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und der Fischerei Verordnungen oder Verwaltungsakte zur Ausübung, Regelung und Beschränkung der Schifffahrt und des Fährverkehrs auf schiffbaren Gewässern sowie auf anderen Gewässern, auf denen Schifffahrt im Rahmen des Gemeingebrauchs stattfindet oder allgemein oder im Einzelfall zugelassen ist, zu erlassen. Die Verordnungsermächtigung offenbart, dass die die Schifffahrt betreffenden Normen der Verordnung auch solche Gewässer betreffen soll, auf denen die Schifffahrt im Einzelfall zugelassen ist. Dies geschieht regelmäßig durch die Erteilung einer Genehmigung für ein Schiff auf einem bestimmten - nicht (allgemein) schiffbaren - Gewässer. Vor diesem Hintergrund verfängt die Begründung des Verwaltungsgerichtes nicht, dass die Zulassung der Schifffahrt in Bezug auf ein Gewässer (oder eine Gewässerstrecke) nur durch allgemeine und nicht durch Einzelfallregelung erfolgen kann.
- 26 Diese vornehmlich an dem Wortlaut des § 1 Abs. 1 LSchiffHVO a. F. orientierte Auslegung des Gerichtes fand - wie der Antragsgegner zutreffend ausführt - auch nicht etwa darin ihre Rechtfertigung, dass die Zulassung eines einzelnen Schiffes über die Anforderungen entscheiden würde, die weitere Schiffe nunmehr nach der Verordnung zu erfüllen hätten, ohne dass das erste Schiff auf einem bislang nicht für die Schifffahrt zugelassenem Gewässer die in §§ 5, 15 Abs. 1 LSchiffHVO a. F. normierten Anforderungen zu erfüllen hätte. Richtigerweise hat bereits die erstmalige Zulassung der Schifffahrt im Einzelfall die Anwendung der Verordnung bedingt, so dass die technischen Anforderung zweifellos bereits durch das erste im Einzelfall auf dem Gewässer zugelassene Fahrzeug zu beachten waren. Dass die Anforderungen an die Schifffahrt auf einem Gewässer damit vom Bestand einer einzelnen Zulassung abgehängt hätten, war entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts nicht unstimmtig, sondern folgerichtig und wurde dem in der Verordnungsermächtigung zum Ausdruck kommenden Sinn und Zweck der Regelung (Sicherheit des Verkehrs unter Beachtung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung) gerecht. Schutzwürdig ist bereits die Schifffahrt durch ein einzelnes Wasserfahrzeug auf dem Gewässer, da hiermit die Vorschriften über Befähigungsnachweise, die Kennzeichnungspflicht und die technische Zulassung (vgl. § 5 Abs. 2 LSchiffHVO a. F.) zur Anwendung gebracht wurden, die dem Schutz des Fahrzeugführers und mitgenommener Personen dienen. Daneben waren auch die Belange des Umwelt- und Naturschutzes in den Blick zu nehmen, die bei Fahrzeugen, die beispielsweise den technischen Anforderungen nicht entsprechen, zweifellos verletzt werden können.
- 27 Abgesehen davon gebot auch ein daneben bestehender (§ 29 Abs. 1 WG LSA) oder mit Zustimmung des Eigentümers und des Unterhaltspflichtigen zugelassener (§ 29 Abs. 4 WG LSA) Gemeingebrauch - wie hier -, dass die der Sicherheit dienenden Vorschriften bereits bei der ersten im Einzelfall zugelassenen Schifffahrt Geltung beanspruchen. Hierdurch wurde sichergestellt, dass auch zum Schutz Dritter, die das Gewässer in gemein-

gebräuchlicher Weise nutzen, die von der Schifffahrtsnutzung ausgehenden Gefahrenquellen (z. B. durch fehlende Befähigungsnachweise des Fahrzeugführers oder mangelnde technische Zulassung der Fahrzeuge) ausgeschlossen werden. Etwas anderes kann allenfalls gelten, wenn der Gemeingebrauch auf den Teil des Gewässers beschränkt ist, der durch die Schifffahrt nicht berührt ist, mithin eine Konfrontation von vornherein ausscheidet. Dies ist vorliegend gerade nicht der Fall (vgl. Verordnung zur Regelung der Nutzung des Goitzschesees vom 12. Mai 2010).

- 28 Mit dem Antragsgegner ist der Auffassung des Verwaltungsgerichtes entgegenzutreten, dass „die LSchiffHVO [a. F.] sowie die über § 1 Abs. 4 LSchiffHVO [a. F.] anwendbare Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung und Binnenschiffsuntersuchungsordnung“ bei der Zulassung der Benutzung durch einzelne Schiffe sehr weitgehend erscheine, nicht erforderlich sei und im Übrigen unter Berücksichtigung der Erfordernisse im Einzelfall durch Nebenbestimmungen im Rahmen des § 32 Abs. 1 Satz 3 WG LSA sichergestellt werden könne. Dieses Verständnis wird der mit der Verordnungsermächtigung beabsichtigten generellen Anwendbarkeit der die Schifffahrt betreffenden Vorschriften im Falle der Zulassung der Schifffahrt auf einem Landesgewässer - auch im Einzelfall - nicht gerecht. Denn ausweislich der Gesetzesbegründung sollte mit ihrer Einführung die im Landesrecht bisher vermisste eindeutige Rechtsgrundlage für „Befahrensregelungen“ auf Landesgewässern geschaffen werden (vgl. LT-Drucksache 4/1798, S. 72 [zu § 77c WG LSA a. F.]), um diese überhaupt zur Anwendung gelangen lassen zu können.
- 29 Ein Rückgriff auf die Generalnorm des Polizeirechtes als Rechtsgrundlage für etwaige Nebenbestimmungen wäre angesichts des vorhandenen, die Ausübung und Beschränkung der Schifffahrt regelnden, spezialgesetzlichen Normengefüges schon nicht zielführend gewesen. Durch die Verordnung wurde - wie der Antragsgegner zutreffend ausführt - eine generelle und konstante Anwendung der fachlichen Anforderungen an den Schiffsverkehr gewährleistet und der Verwaltungsaufwand auf das Notwendige reduziert. Weshalb gerade Anforderungen an den Sicherheitsstandard eines Fahrzeuges, Schwimmkörpers oder einer schwimmenden Anlage (vgl. § 15 Abs. 1 LSchiffHVO a. F.) dann nicht gelten sollen, wenn nur im Einzelfall die Schifffahrt zugelassen ist, erschließt sich nicht. Ein den technischen Anforderungen nicht entsprechendes Fahrzeug stellt fraglos eine Gefahrenquelle für die Personen dar, die dieses nutzen, insbesondere wenn es sich - wie hier - um ein Fahrgastschiffahrt handelt. Im vorliegenden Fall ist sogar für zwei Schiffe mit Einzelfallgenehmigungen die Schifffahrt auf der Goitzsche verkehrswegebezogen zugelassen worden, so dass erst recht von einer Anwendbarkeit auszugehen ist.
- 30 Der Einwand der Antragstellerin, die Schiffbarkeit des Gewässers müsse konstitutiv/normativ durch Landesrecht begründet werden, greift mit Blick auf die weit gefasste Verordnungsermächtigung in § 35 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WG LSA nicht durch. Ein solches Verständnis hätte - wie dargestellt - zur Folge, dass es an einer Rechtsgrundlage für Befahrensregelungen im Bereich der Schifffahrt fehlen würde (siehe Darstellung oben). Auch die von der Antragstellerin zitierte Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zum bayerischen Wasserrecht (Urteil vom 24. Mai 2018 - 3 C 18.16 -, juris) offenbart ein vergleichbares Regelungsgefüge im Landesrecht des Freistaates Bayern. Hier kann die Ausübung der Schiff- und Floßfahrt durch Rechtsverordnung der Kreisverwaltungsbehörde oder bei überörtlicher Bedeutung durch Rechtsverordnung des zuständigen Staatsministeriums geregelt werden. Der Anwendungsbereich dieser Rechtsverordnung erstreckt sich sodann auf alle oberirdischen Gewässer, für die allgemein durch das Staatsministerium die Schifffahrt zugelassen oder für die nicht allgemein (d. h. im Einzelfall) durch die

Kreisverwaltungsbehörde die Schifffahrt genehmigt wurde (vgl. Art. 28 Abs. 1, 4 und 6 BayWG).

- 31 Soweit die Antragstellerin zudem einwendet, die Einzelfallregelung dürfe nur das Gewässer (Verkehrswegebezogenheit) und nicht ein bestimmtes Boot (Objektbezogenheit) auf dem Gewässer betreffen, vermag der Senat dies nicht nachzuvollziehen. Dies ließ sich weder mit Blick auf die Verordnungsermächtigung aus der Formulierung in § 1 Abs. 1 LSchiffHVO a. F. („auf denen die Schifffahrt nach anderen Vorschriften zugelassen ist“) ableiten, noch wird ersichtlich, auf welchen anderen Fall als die Zulassung eines Wasserfahrzeuges auf einem - allgemein - nicht schiffbaren Gewässer die Einzelfallregelung nach § 32 Abs. 1 Satz 3 Alt. 2 WG LSA Anwendung finden soll. Die von der Antragstellerin verlangte Verkehrswegebezogenheit erfolgt über die Bezeichnung des Gewässers in der für ein Schiff erteilten Einzelfallgenehmigung. Es wird gerade nicht nur einem „Bootsnutzer eine bestimmte Bootsnutzung“ gestattet, sondern die Nutzung dieses Fahrzeuges auf dem bestimmten, für die Allgemeinheit nicht schiffbaren Gewässer Goitzsche genehmigt.
- 32 Für den von der Antragstellerin befürchteten „Konturverlust“ der Anordnung der Schiffbarkeit nach § 1 Abs. 1 LSchiffHVO a. F. war ebenfalls nichts ersichtlich. Die Zulassung der Schifffahrt nach anderen Vorschriften umfasste die Schiffbarkeitserklärung nach § 32 Abs. 1 Satz 2 WG LSA als auch die auf anderen Gewässern zugelassene Schifffahrt im Rahmen des Gemeingebrauchs, durch Allgemeinverfügung oder durch Einzelverwaltungsakt.
- 33 Entgegen der Auffassung der Antragstellerin ist auch bei einem Eigentümergewässer die Zulassung der Schifffahrt als solche möglich. Ausweislich Ziffer 4. der vom Antragsgegner vorgelegten befristeten (Einzelfall-)Genehmigung für die „MS-Reudnitz“ erging diese unbeschadet etwaiger Gestattungen Dritter (bspw. Eigentümer). Der Eigentümer eines stehenden und künstlichen Gewässers dürfte berechtigt sein, die Schifffahrt vergleichbar mit dem Gemeingebrauch nach § 29 Abs. 4 Satz 1 WG LSA zu unterbinden (vgl. § 903 BGB). Dies ist durch die Antragstellerin, deren Gesellschafterin u. a. die (T.) GmbH ist, angesichts des touristischen Aspektes offensichtlich nicht gewollt. Die vom dinglich Berechtigten seit dem Jahr 2006 geduldete oder sogar gestattete Nutzung der Goitzsche zur Schifffahrt durch die „MS Reudnitz“ und „MS Vineta“ stellen das (Eigentümer-)Gewässer unter das Regime des öffentlichen Rechtes und damit auch unter den Geltungsbereich der streitbefangenen Verordnung(en). Dementsprechend hat sich hieran die Schifffahrt Dritter und des Eigentümers zu messen. Das Verhalten der Eigentümerin als Gesellschafterin der Antragstellerin ist auch widersprüchlich, solange sie die Einstellung der mehr als zehn Jahre jedenfalls geduldeten und auch aus Tourismusgesichtspunkten geförderten Schifffahrt auf ihrem Gewässer nicht ausdrücklich verlangt. Die bloß - allein im Rahmen dieses Verfahrens - behauptete unzulässige Einschränkung von Art. 14 GG genügt nicht. Zweifellos beschränkt eine behördliche Zulassung der Schifffahrt die Rechtsstellung des Gewässereigentümers (vgl. zum fließenden Gewässer: BVerwG, Urteil vom 24. Mai 2018 - 3 C 18.16 -, juris). Sie entzieht ihm jedoch - wie bereits dargestellt - nicht das Recht, die Einwirkungen Dritter auszuschließen (vgl. § 903 BGB).
- 34 Etwas anderes folgt(e) auch nicht daraus, dass die Antragstellerin beabsichtigt, lediglich in der Saison von Oktober bis März eines jeden Jahres das Gewässer zu nutzen. Der Motorsegler „MS Reudnitz“ befährt als Charterschiff die Goitzsche von April bis Ende Oktober (Rundfahrten) und steht im Übrigen auch für individuelle Feiern/Fahrten ganzjährig

zur Verfügung. Eine mit dem Eigentümergebrauch gleichzeitige Schifffahrt auf der Goitzsche kann damit auch im Herbst und Winter nicht ausgeschlossen werden. Vergleichbares gilt für das Fahrgastschiff „MS Vineta“, das bereits Ende März den regelmäßigen Fahrbetrieb bis Ende Oktober aufnimmt und daneben im Monat Dezember mehrere (Sonder-)Fahrten anbietet. Abgesehen davon besteht auch kein Anhalt dafür, dass die Genehmigungen den jährlichen Schifffahrtsbetrieb auf bestimmte Monate begrenzen, noch dass der (Gewässer-)Eigentümer eine solche Beschränkung gegenüber den Genehmigungsinhabern bisher verlangt hätte.

- 35 Dem Einwand der Antragstellerin, es wäre bei der vom Antragsgegner vorgenommenen Auslegung des § 1 Abs. 1 LSchiffHVO a. F. schlicht unmöglich, in Bezug auf ein Gewässer eindeutig zu bestimmen, ob dieses im wasserverkehrsrechtlichen Sinne schiffbar sei, kann schon nicht gefolgt werden. Vielmehr ist eine Schifffahrtsgenehmigung im Einzelfall nach § 32 Abs. 1 Satz 3 Alt. 2 WG LSA eine eindeutige verkehrswebezogene Regelung in Bezug auf ein bestimmtes Schiff. Allein der Umstand, dass sich „regelmäßig diverse Boote, etwa aufgrund des Eigentümer- oder Gemeingebrauchs auf dem Gewässer beweg[t]en“, rechtfertigt eine solche Annahme nicht. Zum einen lässt sich der Verordnung zur Regelung der Nutzung des Goitzschesees des Landkreises Anhalt-Bitterfeld in der jeweils geltenden Fassung der Umfang des Gemeingebrauchs, mithin die damit verbundenen Rechte und Pflichten, ohne Weiteres nachvollziehen, zumal gemäß § 4 LSchiffHVO a. F. (nunmehr § 5 LSchiffHVO) der Gemeingebrauch durch die Verordnung nicht berührt wird. Zum anderen müssen sich Führer von (Wasser-)Fahrzeugen, die nicht unter den Gemeingebrauch fallen, vor dem Befahren eines Gewässers über die Befahrbarkeit bei der zuständigen Behörde informieren (vgl. § 5 Abs. 3 LSchiffHVO a. F./§ 6 Abs. 3 LSchiffHVO). Dies schließt bereits aus, dass ein als solches nicht schiffbares Gewässer zur Schifffahrt durch Nichtberechtigte genutzt wird.
- 36 Dass von Gestattungen kein Gebrauch gemacht werden könne, weil es zivilrechtliche Nutzungshindernisse („Eigentümersee“) oder sonstige wirtschaftliche Gründe gebe, führt in diesem Zusammenhang ebenfalls nicht weiter. Insbesondere zivilrechtliche Nutzungshindernisse müssen - wie dargestellt - durch den Eigentümer des Gewässers geltend gemacht werden, nur dann ist die durch normativen Akt (Rechtsverordnung), Allgemeinverfügung oder Einzelfallentscheidung zugelassene Schifffahrt nicht möglich. An einer solchen Geltendmachung fehlt es vorliegend.
- 37 Auch die Rückgabe einer die Schifffahrt eröffnenden „individuellen Bootserlaubnis“ führt insoweit zu keiner anderen Betrachtung. Läuft eine Einzelfallgenehmigung aus, kommt es entscheidend darauf an, ob weitere existent sind. Erst wenn dies nicht der Fall ist, wird ein Eigentümergewässer nicht mehr durch das Regime des öffentlichen Rechtes in Bezug auf die Verkehrsschifffahrt überlagert. Die Frage der Rechtssicherheit bei Einzelfallgenehmigungen stellt sich allein für den Gewässereigentümer, da Dritte aus etwaigen Einzelfallgenehmigungen nichts für sich ableiten können. Von einem Gewässereigentümer, der die individuelle Nutzung seines Gewässers gegenüber Einzelnen ihm bekannten Personen dagegen gestattet hat oder auch nur duldet, kann als dinglich Berechtigtem jedoch zweifelsohne erwartet werden, dass er die notwendige Kenntnis über die zeitliche Dauer der erteilten Genehmigung(en) hat. Die Frage der „Widmung/Entwidmung“ stellt sich bei Einzelfallgenehmigungen ebenfalls nicht, da sich Dritte - wie bereits dargestellt - hierauf nicht berufen können, mithin eine Nutzung durch solche nicht droht.

- 38 Nach alledem kommt es nicht (mehr) entscheidungserheblich darauf an, ob europarechtliche Regelungen - hier die Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16. September 2016, S. 118) - die Anwendbarkeit der hier streitbefangenen Verordnung erzwingen.
- 39 Der Geltungsbereich der LSchiffHVO ist auch für die Antragstellerin eröffnet.
- 40 2.1.2. Dass die schwimmende Konstruktion der Antragstellerin der Zulassungspflicht unterliegt, folgt jedenfalls aus §§ 6 Abs. 2, 16 Abs. 1 LSchiffHVO (entspricht §§ 5 Abs. 2, 15 Abs. 1 LSchiffHVO a. F.).
- 41 Dahinstehen kann, ob das Befahren des Gewässers zu gewerblichen Zwecken im Sinne von § 6 Abs. 1 LSchiffHVO (entspricht § 5 Abs. 1 LSchiffHVO a. F.) - wofür Einiges sprechen dürfte - erfolgt, mithin genehmigungspflichtig ist oder - wie die Antragstellerin meint - eine eigentumsgeleitete Auslegung des § 6 Abs. 1 LSchiffHVO unter Beachtung von § 5 LSchiffHVO (§ 4 LSchiffHVO a. F.) - geboten ist. Denn es bedarf jedenfalls der technischen Zulassung der „schwimmenden Konstruktion“ der Antragstellerin. Hier von ausgehend kann sie ihr mit dem Hauptantrag verfolgtes Rechtsschutzziel, vorläufig feststellen zu lassen, ohne Genehmigung respektive behördliche Zulassung die Schifffahrt auf dem (Eigentümer-)Gewässer Goitzsche aufnehmen zu dürfen, schon ohne diese Zulassung nicht erreichen. Denn die Beteiligten streiten im Wesentlichen darüber, ob es einer technischen Zulassung der streitbefangenen Anlage bedarf, insbesondere eine spezifische Beplattungsdicke durch den Antragsgegner verlangt werden darf. Zwar geht der Antragsgegner von einer Genehmigungspflicht nach dem nunmehrigen § 6 Abs. 1 LSchiffHVO aus, versagt diese jedoch nur aufgrund der mangelnden technischen Zulassung durch die Schiffsuntersuchungskommission.
- 42 Nach § 6 Abs. 1 LSchiffHVO dürfen Gewässer zu gewerblichen Zwecken nur mit Genehmigung befahren werden. Absatz 2 der Vorschrift regelt jedoch darüber hinaus, dass von der - im Übrigen bestehenden - Genehmigungsfreiheit die Vorschriften über die Befähigungsnachweise, die Kennzeichnungspflicht und die technische Zulassung unberührt bleiben. Dies hat zur Folge, dass Fahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen (bei deren Transport), ausgenommen Kleinfahrzeuge, am Verkehr nur teilnehmen dürfen, wenn sie technisch zugelassen sind (vgl. § 16 Abs. 1 LSchiffHVO/§ 15 Abs. 1 LSchiffHVO a. F.). An einer allgemeingültigen technischen Zulassung (Typengenehmigung) fehlt es bei der von der Antragstellerin selbst gefertigten und als „Goitzsche 1-3“ bezeichneten schwimmenden Konstruktion, so dass es - jedenfalls - der technischen Überprüfung und Zulassung durch die Schiffsuntersuchungskommission bedarf (vgl. § 1 Abs. 4 Nr. 2 LSchiffHVO [entspricht LSchiffHVO a. F.] i. V. m. BinSchUO, §§ 16 Abs. 2, 18 LSchiffHVO [entspricht §§ 15 Abs. 2, 17 LSchiffHVO a. F.]), die die Antragstellerin mit dem Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes indes gerade auszuschließen versucht.
- 43 2.2. Auch hinsichtlich der unter Ziffer 2. und 3. gestellten Hilfsanträge der Antragstellerin, den Beschluss des Verwaltungsgerichtes dahingehend abzuändern, dass dem Antragsgegner aufgegeben wird, ihrem Antrag auf wasserverkehrsrechtliche Genehmigung und technische Zulassung der verfahrensgegenständlichen Konstruktion „Goitzsche 1-3“ zur Bernsteinförderung im Goitzschensee (Antrag vom 20. Dezember 2016) bis zur abschließenden Entscheidung in der Hauptsache (Hilfsantrag zu Ziffer 2.), hilfsweise bis

zum 30. April 2019 (Hilfsantrag zu Ziffer 3.) stattzugeben, hat die Antragstellerin den jeweiligen Anordnungsanspruch nicht glaubhaft gemacht.

- 44 Dass ihre Anlage „Goitzsche 1-3“, die in den Geltungsbereich der LSchiffHVO fällt (siehe Darstellung des Senates unter Ziffer 2.1.), nach § 16 Abs. 1 LSchiffHVO technisch zuzulassen ist (2.2.1.) bzw. ein Anspruch auf Erlass einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 1 LSchiffHVO (entspricht § 23 Abs. 1 LSchiffHVO a. F.) besteht (2.2.2.), ist nach der hier allein durchzuführenden summarischen Prüfung wenig wahrscheinlich.
- 45 2.2.1. Der Antrag der Antragstellerin auf technische Zulassung dürfte bereits deshalb zu versagen sein, weil der Antragsgegner unter Berufung auf die zur Überprüfung berufene Schiffsuntersuchungskommission (§§ 16 Abs. 2, 18 LSchiffHVO i. V. m. § 1 Abs. 4 LSchiffHVO i. V. m. der ab 7. Oktober 2018 geltenden Fassung der Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt vom 21. September 2018 [BGBl. I 2018, 1398] - im Folgenden: BinSchUO -) zu Recht eine Wandstärke der Pontons von 3,0 mm verlangt, die die Anlage der Antragstellerin nicht aufweist.
- 46 Nach § 1 Abs. 4 LSchiffHVO i. V. m. § 6 Abs. 1 BinSchUO wird die technische Zulassung zum Verkehr durch die Erteilung einer Fahrtauglichkeitsbescheinigung nachgewiesen. Hierbei haben Fahrzeuge, schwimmende Anlagen und Schwimmkörper den Bestimmungen über Bau, Einrichtung und Ausrüstung dieser Verordnung zu entsprechen (vgl. § 11 Abs. 1 BinSchUO), d. h. sie müssen die Anforderungen des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) erfüllen, soweit in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt oder zugelassen ist (vgl. § 6 Abs. 2 BinSchUO i. V. m. §§ 1 Abs. 2 Nr. 1, 2 Abs. 1 Nr. 2 BinSchUO).
- 47 Bei der „Goitzsche 1-3“ dürfte es sich um ein schwimmendes Gerät, mithin um ein Fahrzeug im Sinne von § 2 Abs. 3 Nr. 1 und 15 BinSchUO handeln, so dass den Anforderungen des ES-TRIN zu entsprechen ist. Eine schwimmende Anlage (vgl. § 2 Abs. 3 Nr. 16 BinSchUO) oder ein Schwimmkörper (vgl. § 2 Abs. 3 Nr. 17 BinSchUO) - wie die Antragstellerin meint - dürfte hingegen nicht vorliegen.
- 48 Ein als Fahrzeug definiertes schwimmendes Gerät (vgl. § 2 Abs. 3 Nr. 1 BinSchUO, Art. 1.01 Ziffer 1.1 ES-TRIN) ist ausweislich der Legaldefinition in § 2 Abs. 3 Nr. 15 BinSchUO, die der Begriffsdefinition in Art. 1.01 Ziffer 1.23 ES-TRIN entspricht, eine schwimmende Konstruktion mit auf ihr vorhandenen Arbeitseinrichtungen wie Krane, Bagger, Rammen und Elevatoren. Die von der Antragstellerin selbst als schwimmende Konstruktion bezeichnete und ausweislich der Antragsunterlagen aus drei fest verbundenen Teilen (Saugbaggermodul [Teil 1], Verlängerungsmodul/Rohrleitung [Teil 2] und Arbeitsplattform/Aufbereitungsanlage [Teil 3]) bestehende Anlage verfügt über einen Saugbagger. Dies zugrunde gelegt kann es sich nicht lediglich um eine schwimmende Anlage handeln. Denn eine solche ist eine schwimmende Einrichtung (wie bspw. Badeanstalt, Dock, Landebrücke oder Bootshaus), die in der Regel nicht zur Fortbewegung bestimmt ist (vgl. § 2 Abs. 3 Nr. 16 BinSchUO, Art. 1.01 Ziffer 1.23 ES-TRIN), jedoch über keine mechanischen Aufbauten verfügt. Dass nur Schwimmkörper - also ein Floß sowie andere einzeln oder in Verbindung fahrtauglich gemachte Gegenstände - vorliegen sollen, ist bereits deshalb auszuschließen, weil mechanische Aufbauten - wie der Saugbagger - vorhanden sind, so dass die Legaldefinition für ein schwimmendes Gerät greift, die der Einordnung als Schwimmkörper vorgeht (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 17 BinSchUO, Art. 1.01 Ziffer 1.28 ES-TRIN).

- 49 Soweit die Antragstellerin auf eine „prima-facie-Qualifizierung“ durch den Antragsgegner verweist, weil dieser unter dem 26. Februar 2016 der Firma (E.) GmbH eine Genehmigung zur gewerblichen Befahrung für eine funktional vergleichbare und sogar teildentische Anlage auf der Goitzsche erteilte, kann die Antragstellerin hieraus nichts für sich ableiten. Auf eine etwaige unrichtige Qualifizierung der Anlage als Schwimmkörper kann sich die Antragstellerin weder berufen, noch entbindet eine solche die Behörde davon, den Prüfungsgegenstand anhand der maßgebenden Normen zu messen.
- 50 Auch aus der von der Antragstellerin in Bezug genommenen Legaldefinition von schwimmenden Geräten in der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) lässt sich kein anderes Ergebnis ableiten. Nach § 1.01 Ziffer 10 BinSchStrO ist ein schwimmendes Gerät eine schwimmende Konstruktion mit mechanischen Einrichtungen, die dazu bestimmt ist, auf Wasserstraßen oder in Häfen zur Arbeit eingesetzt zu werden, insbesondere ein Bagger, Elevator, Hebebock oder Kran. Soweit die Antragstellerin vorträgt, seine schwimmende Konstruktion sei nicht dazu bestimmt, auf Wasserstraßen oder Häfen zur Arbeit eingesetzt zu werden, verkennt sie erneut, dass mit den (widerruflichen) Genehmigungen der Schifffahrt auf der Goitzsche im Einzelfall (vgl. § 32 Abs. 1 Satz 3 Alt. 2 WG LSA) das Gewässer jedenfalls durch zwei Fahrzeuge („MS Reudnitz“, „MS Vineta“) als Wasserstraße benutzt werden darf. Dass die schwimmende Bernsteinförderanlage durch Bojen abgesperrt werden soll und in der Regel nicht bewegt wird, rechtfertigt keine andere Betrachtung. Zum einen ist ein Fahrtrieb nicht Voraussetzung für die Qualifizierung als schwimmendes Gerät, wie die Regelung in Art. 22.01 Satz 2 ES-TRIN offenbart. Zum anderen wird die „Goitzsche 1-3“ zur Ausschöpfung des Abbaubereiches auch in Zukunft versetzt werden.
- 51 Ausgehend von einem schwimmenden Gerät hat die Antragstellerin die hierfür in Kapitel 22 ES-TRIN maßgebenden Sonderbestimmungen, insbesondere Anforderungen einzuhalten. Nach Art. 22.01 gilt für Bau und Ausrüstung u. a. das Kapitel 3 ES-TRIN. Nach Art. 3.02 Ziffer 1. ES-TRIN, hinsichtlich dessen die Regelung des Art. 22.02 ES-TRIN keine Abweichungen für schwimmende Geräte bestimmt, muss die Festigkeit des Schiffskörpers den Beanspruchungen genügen, denen er unter normalen Bedingungen ausgesetzt ist. Nach Buchstabe a) der Vorschrift ist bei Neubauten und bei Umbauten, die die Festigkeit des Schiffes beeinträchtigen können, die genügende Festigkeit des Schiffskörpers durch einen rechnerischen Nachweis zu belegen, wobei bei Vorlage eines Klassenzugnisses oder einer Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft dieser Nachweis entfallen kann. Über ein solches Zeugnis bzw. eine solche Bescheinigung verfügt die Antragstellerin, die die Anlage selbst hergestellt hat, nicht. Art. 3.02 Ziffer 1. Buchstabe b) ES-TRIN bestimmt sodann, dass bei wiederkehrenden Untersuchungen bei Schiffen, die aus Stahl gebaut sind, die Mindestdicke der Boden-, Kimm- und Seitenbeplattung dem größten der nachfolgenden Formeln ermittelten Wert entsprechen müssen. Hierbei ist der Antragsgegner mit der Untersuchungskommission unter Betrachtung der Teilanlage 3 von dem in Nr. 1 der Regelung bezeichneten Mindestwert von 3,0 mm ausgegangen. Sofern die Antragstellerin in diesem Zusammenhang einwendet, an ihre Anlage würden Anforderungen gestellt werden, die für ein Fahrgastschiff gelten, ist dies mitnichten so. Denn nach Art. 19.01 Ziffer 1 lit. a) ES-TRIN findet die Bestimmung des Art. 3.02 Ziffer 1. Buchstabe b) ES-TRIN für Fahrgastschiffe schon keine Anwendung.
- 52 Den Mindestwert von 3,0 mm erreicht die Antragstellerin hinsichtlich des Anlagenteils 3 auch unter Berücksichtigung der nach Art. 3.02 Ziffer 1 Buchstabe c) ES-TRIN (dort

letzter Satz) möglichen Abweichung nicht. Zwar können danach örtlich kleinere dünnere Stellen bis zu einer Abweichung von höchstens 10% der Mindestdicke zugelassen werden. Der klare Wortlaut der Regelung berechtigt jedoch nicht zu einem allgemeinen Abschlag von 10%, so dass eine durchschnittliche Mindestdicke von 2,7 mm schon nicht erlaubt ist. Vielmehr kann die Mindestdicke an einzelnen Stellen 2,7 mm betragen, darf jedoch nicht unterschritten werden.

- 53 Eine Messung der Wanddicken der verbauten 22 Pontons, die den Anlagenteil 3 bilden, hat bisher nicht stattgefunden. Dies liegt darin begründet, dass die Anlage durch ihr vorzeitiges Verbringen auf das Gewässer nicht auf Helling besichtigt werden konnte, obgleich dies nach § 10 Abs. 2 Satz 1 BinSchUO vorgeschrieben ist. Die Vermessung eines auf Land befindlichen Referenzpontons soll dagegen eine durchschnittliche Wanddicke von 2,88 mm ergeben haben, obgleich das in Bezug genommene, von der Antragstellerin in Auftrag gegebene Gutachten von Dr.-Ing. (H.) vom 1. Februar 2017 diesen Durchschnittswert neben zwei weiteren Durchschnittswerten von 2,11 mm und 2,16 mm wiedergibt. Dieses Gutachten offenbart darüber hinaus, dass an elf von insgesamt 20 Messpunkten Werte von unter 2,7 mm gemessen wurden, so dass auch unter Berücksichtigung zugelassener Abweichungen eine technische Zulassung ausscheidet. Abgesehen davon trägt die Antragstellerin übereinstimmend mit dem Antragsgegner vor, dass die verbauten Pontons mit einer Wanddicke von 2,6 mm für die Bundeswehr 1993 produziert worden seien, so dass die hier maßgebende Mindestdicke bereits im Produktionsprozess nicht erreicht worden war (vgl. Beschwerdeerwiderung, S. 16).
- 54 2.2.2. Auch hinsichtlich der begehrten vorläufigen Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 1 LSchiffHVO (entspricht § 23 Abs. 1 LSchiffHVO a. F.) wird der Anordnungsanspruch durch die Antragstellerin nicht glaubhaft gemacht. Denn die Norm vermittelt der Antragstellerin lediglich einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung des Antragsgegners. Im Falle des Begehrens einer im Ermessen der Behörde stehenden begünstigenden Entscheidung kann ein Anordnungsanspruch für eine entsprechende Regelungsanordnung grundsätzlich nur bejaht werden, wenn eine vollständige Ermessensreduzierung anzunehmen ist oder wenn zumindest festgestellt werden kann, dass die bisherige Ermessensausübung fehlerhaft ist und eine erneute ordnungsgemäße Ermessensbetätigung im Sinne einer Ermessensverdichtung überwiegend wahrscheinlich zugunsten des Betroffenen ausgehen wird (vgl. VGH BW, Beschluss vom 20. Dezember 2013 - 10 S 1644/13 -, Rn. 7, juris).
- 55 Dies ist vorliegend nicht der Fall.
- 56 Dahinstehen kann hier, ob Abweichungen von der Festigkeit des Fahrzeugkörpers nach § 45 Abs. 1 LSchiffHVO rechtlich zulässig sind. Denn die Antragsgegnerin hat für diesen Fall unter Berufung auf die technischen Sachverständigen (K.) und (L.) als Mitglieder der Schiffsuntersuchungskommission nachvollziehbar ausgeführt, dass bereits mangels Messung der verbauten Pontons und der weit unterhalb des geforderten Wertes liegenden Wandstärken des vermessenen Referenzpontons der Betrieb der Förderplattform durch Erteilen einer Ausnahmegenehmigung nicht befürwortet werden könne (vgl. Schriftsatz der Antragsgegnerin vom 16. August 2018 unter Verweis auf sachverständige Stellungnahmen vom 23. Juli und 9. August 2018).
- 57 Demgegenüber führt Dr.-Ing. (H.), der Gutachter der Antragstellerin, in seiner Auswertung zur Wanddickenmessung unter dem 10. November 2017 nur aus, dass die Pontonanlage unter Berücksichtigung des pauschalen Abschlages „festigkeitsmäßig noch nutz-

bar“ und eine weitere Nutzung unter bestimmten Mindestanforderungen möglich sei. Er weist, gerichtet an den Betreiber, sodann auf den zeitlich begrenzten Betrieb der Pontonanlage und eine perspektivische Ersatzplanung hin, ohne den Zeitraum annähernd einzugrenzen. Der Gutachter verkennt bereits den Regelungsgehalt des Art. 3.02 Ziffer 1 lit. c) ES-TRIN, wonach kein pauschaler Abschlag von 10% zulässig ist (siehe Darstellung unter 2.2.1. a. E.). Hiervon ausgehend können seine Schlussfolgerungen nicht ohne Weiteres als tragfähig erachtet werden.

- 58 Die der Schiffsuntersuchungskommission angehörigen Sachverständigen führen dagegen nachvollziehbar aus, dass es zunächst der Feststellung des Istzustandes der Wanddicke bedürfe, da die Historie der Einzelpontons nicht hinreichend bekannt sei und gerade aufgrund des saisonal geplanten Betriebes (Witterungseinflüsse, niedrige Temperaturen, Eisgang) die Anlage höheren Belastungen ausgesetzt sei als im Sommer. Insbesondere Eis könne im Unterwasserschiff zu Beschädigungen führen. Um festlegen zu können, wann das Ende der - auch vom Gutachter der Antragstellerin erkannten - zeitlich begrenzten Nutzbarkeit der Pontons erreicht sei, sei die Dokumentation des Istzustandes zwingend erforderlich. Soweit die Antragstellerin geltend macht, der Hinweis auf die Witterungseinflüsse sei nicht überzeugend, da durch betriebliche Anordnungen (u. a. tägliche Kontrolle, sofortige Betriebseinstellung im Fall erkennbarer Undichtigkeit, bei Windstärke 4 und Eisgang) reagiert werden könne, übersieht die Antragstellerin, dass zur Festigkeit ihres schwimmenden Gerätes bisher keine tragfähigen Werte vorliegen und das schwimmende Gerät auch bei Betriebseinstellung auf dem Gewässer verbleibt, d. h. den gegebenenfalls abträglichen Bedingungen - wenn auch im lastenfreien Zustand - ausgesetzt ist.
- 59 Der Einwand der Antragstellerin, die Ausführungen der Mitglieder der Schiffsuntersuchungskommission (K.) und (L.) zur „isolierten Zulassung“ der Anlagenteile 1 (Saugbagger) und 3 (Arbeitsplattform) seien nicht nachvollziehbar, greift ebenfalls nicht Platz. Das Mitglied (K.) zeigt auf, dass ein Abkoppeln des Anlagenteiles 3 vom Anlagenteil 1 zu einer gesonderten Betrachtung des Anlagenteiles 3 als schwimmende Anlage führe. Das Anlagenteil 3 könne sodann als schwimmende Anlage am Uferrand verankert werden und über eine Schwimmleitung mit dem Saugbagger verbunden werden (vgl. Stellungnahme vom 23. Juli 2018), um die Arbeit aufzunehmen. Diese Auffassung wird durch das weitere Mitglied der Schiffsuntersuchungskommission (L.) geteilt (vgl. Stellungnahme vom 9. August 2018). Inwieweit dies nicht nachvollzogen werden kann, ist nicht ersichtlich, zumal die Antragstellerin selbst davon ausgeht, dass ihre Konstruktion, insbesondere das Anlagenteil 3, als schwimmende Anlage einzuordnen sei und die Anforderungen an die Mindestdicke der Beplattung somit nicht eingehalten werden bräuchten. Dass eine „vorübergehende“ Verbindung zu einer Gesamtanlage angesichts ihrer nicht festgestellten/derzeit nicht feststellbaren Festigkeit nicht möglich ist, ergibt sich aus der rechtlichen Einordnung der Anlage als schwimmendes Gerät und den daran anknüpfenden Anforderungen nach ES-TRIN (siehe Darstellung unter Ziffer 2.2.1.). Die Auflösung der festen Verbindung bedingt die gesonderte Betrachtung und ermöglicht eine unabhängige Verwendung der Anlagenteile. Ein „uferner Betrieb“ der Gesamtanlage „Goitzsche 1-3“ löst damit die Bedenken der sachverständigen Mitglieder der Schiffsuntersuchungskommission nicht auf.
- 60 Darüber hinaus berücksichtigen die sachverständigen Stellungnahmen vom 23. Juli und 9. August 2018 auch die von der Antragstellerin in Bezug genommene neuste Fachstellungnahme von Dr.-Ing. (H.) vom 1. Juli 2018. Danach soll zwar keine Gefahr für die

Schwimmstabilität und die Kentersicherheit der Anlage beim Leckschlagen eines Pontons bestehen. Der Sachverständige (K.) zeigt jedoch in Übereinstimmung mit dem Sachverständigen (L.) - ohne dass die Antragstellerin dem substantiiert entgegentritt - auf, dass der vorgeschriebene Mindestfreibord bei drei Ladefällen gerade noch eingehalten und bei einem sogar unterschritten sei. Zudem seien keine dynamischen Berechnungen angestellt worden, wodurch der Freibord sehr wahrscheinlich auch in zwei weiteren Ladefällen unter den geforderten Wert zu fallen drohe.

- 61 Soweit die Antragstellerin in diesem Zusammenhang Ausführungen zur „de facto - Unsinkbarkeit“ ihrer Anlage macht (22 Pontons x 18 in sich geschlossene Schotten = 396 Luftkammern umgeben von Panzerstahl) und auf die (hohen) Sicherheitsanforderungen der Bundeswehr verweist, führt dies zu keiner anderen Bewertung. Zum einen belegt die Antragstellerin dieses schlichte Vorbringen nicht. Zum anderen ändert dieser Befund nichts daran, dass nicht bekannt ist, welche Wanddicken die verbauten Pontons tatsächlich (noch) aufweisen. Gerade mit Blick auf den Referenzponton, der aus derselben Herstellungsladung stammen soll, ist festzustellen, dass nicht nur einzelne Stellen eine Wanddicke von 2,7 mm aufweisen, sondern an insgesamt neun der 20 vermessenen Punkte die Wanddicke sogar unter 2,2 mm liegt (vgl. Gutachten von Dr.-Ing. (H.) vom 1. Februar 2017), mithin wesentlich hinter der vorgeschriebene Mindestdicke zurückbleibt. Mit Blick hierauf bedarf es zweifellos der vorherigen Feststellung der Wanddicken der verbauten Pontons, um die begehrte Ausnahme prüfen zu können. Abgesehen davon ist festzustellen, dass für Fahrzeuge, schwimmende Anlagen und Schwimmkörper der Bundeswehr von vornherein eine technische Zulassung zum Verkehr nicht erforderlich ist (vgl. § 5 Abs. 7 Nr. 1. lit. a] BinSchUO), so dass sie sich auch nicht an den Regelungen zur Mindestdicke messen lassen müssen.
- 62 Ausgehend davon, dass die Wanddicke der verbauten Pontons nicht bekannt ist, es also an einer Entscheidungsgrundlage mangelt, spricht für eine Ausnahme im Einzelfall auch nicht, dass die Pontons im Vergleich zu Schiffen geringere mechanische Belastungen aushalten müssten, keine Kollisionsgefahr bestehe und die Antragstellerin durch betriebliche Anordnungen (begleitende Maßnahmen, vgl. S. 16 der Beschwerdeerwiderung) reagiert habe. Mag eine sachgerechte Modifizierung im Einzelfall angezeigt sein, so bedarf es trotz allem zunächst der abschließenden Feststellung des entscheidungserheblichen Sachverhaltes.
- 63 Dass die Schiffsuntersuchungskommission nicht demokratisch legitimiert sei und deshalb keine Ausführungen zur Erteilung von Ausnahmen machen dürfte, streitet ebenfalls nicht für die Antragstellerin. Die Behörde kann sich die Ausführungen von Sachverständigen der berufenen Schiffsuntersuchungskommission auch bei der Prüfung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 1 LSchiffHVO zu Eigen machen, insbesondere dann, wenn - wie hier - die Bewertung der Festigkeit des Fahrzeugkörpers, mithin eine Umstand im Streit steht, der einen besonderen technischen Sachverstand erfordert. Dass ein Kommissionsmitglied in der Landesverwaltung von Brandenburg und ein anderes bei einer Körperschaft des öffentlichen Rechtes mit Sitz in Nordrhein-Westfalen tätig sei, steht § 18 Abs. 1 LSchiffHVO nicht entgegen. Danach gehören der Schiffsuntersuchungskommission ein Vertreter der zuständigen Behörde als Vorsitzender (Nr. 1), ein anerkannter Schiffsachverständiger für Fahrzeuge der jeweiligen Kategorie (Nr. 2) sowie ein Vertreter der für das Fahrzeug oder den Schwimmkörper grundsätzlich zuständigen Berufsgenossen-

schaft (Nr. 3) an. Dass die beiden Letzteren einer Beschäftigung im hiesigen Bundesland bedürfen, ist danach schon nicht Voraussetzung.

- 64 Fehlt es - wie hier - an greifbaren Feststellungen zu den Wanddicken am Anlagenteil 3, ist für eine Ermessensentscheidung auch bei unterstelltem öffentlichen Interesse an der Bernsteinförderung kein Raum. Ohne die maßgebende Sachverhaltsgrundlage kann eine Ermessensverdichtung oder -reduzierung auf Null nicht festgestellt werden. Dies gilt auch dann, wenn - wie hier - zunächst ein Ermessensausfall zu attestieren wäre (vgl. Bescheid vom 6. April 2017). Denn dass die Vermessung der Wanddicken der einzelnen Pontons bisher nicht erfolgt ist, liegt in der Sphäre der Antragstellerin. Diese hat durch Verbringung des schwimmenden Gerätes auf das Gewässer - obgleich sie nach § 10 Abs. 2 Satz 1 BinSchUO auf Helling zu untersuchen ist - unter Verwendung von nicht zugänglichen Pontons Umstände geschaffen, die eine abschließende Sachverhaltsfeststellung, und damit Ermessensentscheidung derzeit nicht ohne Weiteres erlauben. Ungeachtet dessen hat der Antragsgegner der Antragstellerin unter Benennung anerkannter Sachverständiger für Schiffbau sowie für Schiffbau und Schiffsmaschinenbau (vgl. die dem Schriftsatz des Antragsgegners vom 16. August 2018 beigeführte Liste) zudem freigestellt, die Verwendbarkeit der verbauten Pontons nochmals prüfen zu lassen und sodann erneut in die Ermessensprüfung einzutreten sowie gegebenenfalls seine Entscheidung zu revidieren. Hiervon hat die Antragstellerin indes keinen Gebrauch gemacht.
- 65 Erst nach hinreichenden Sachverhaltsfeststellungen können die von der Antragstellerin bezeichneten freiwilligen, begleitenden Maßnahmen (vgl. Beschwerdeerwiderung, S. 16) in die sodann zu treffende Ermessensentscheidung einbezogen werden. Derzeit ist dagegen nicht abschätzbar, ob und wie diese Maßnahmen greifen.
- 66 2.2.3. Angesichts dieser fehlenden Sachverhalts-/Entscheidungsgrundlage ist auch nichts für einen Anspruch nach dem neu eingefügten § 45 Abs. 2 LSchiffHVO ersichtlich. Danach kann zwar auf - wie hier - geographisch abgeschlossenen Gewässern oder Gewässerabschnitten, die keine mit einem Fahrzeug nutzbare Verbindung zu einer Bundeswasserstraße haben, das für Verkehr zuständige Ministerium im Einzelfall entsprechende Einzelfallentscheidungen und Ausnahmeregelungen im Verwaltungsvollzug zulassen. Kann jedoch - wie vorliegend - nicht hinreichend festgestellt werden, welche konkrete Festigkeit der Fahrzeugkörper (noch) aufweist, bleibt für eine durch das zuständige Ministerium zugelassene Einzelfallentscheidung bzw. Ausnahmeregelung des Antragsgegners derzeit kein Raum.
- 67 2.3. Die Antragstellerin hat auch hinsichtlich ihres unter Ziffer 4. gestellten Hilfsantrages keinen Anordnungsanspruch glaubhaft gemacht. Sie beantragt, den Beschluss des Verwaltungsgerichtes dahingehend abzuändern, dass dem Antrag zu 2. oder zu 3. auch nur teilweise bis zum Abschluss des Hauptsacheverfahrens stattgegeben wird, nämlich im Hinblick auf die technische Zulassung der als Teil 1 (Saugbaggermodul) und Teil 2 (Verlängerungsmodul = Rohrleitung DN 300) bezeichneten Teilelemente, d. h. vorerst exklusive des als Teil 3 bezeichneten Elements (Arbeitsplattform).
- 68 Gegen eine vorläufige Zulassung spricht bereits, dass die Antragstellerin zwar hilfsweise die Genehmigung mit anwaltlichem Schriftsatz vom 20. Februar 2018 bei dem Antragsgegner beantragt hat, die vorgelegten Antragsunterlagen jedoch allein die Anlage „Goitzsche 1-3“ betreffen und das schwimmende Gerät bestehend aus den Teilen 1 und 2 weder bisher umgebaut noch der Schiffsuntersuchungskommission vorgestellt wurde (vgl. Vorführungspflicht nach § 10 Abs. 1 Satz 1 BinSchUO). Bei der streitbefangenen An-

lage bestehend aus den Teilen 1 und 2 handelt es sich um ein Aliud und nicht etwa nur - wie die Antragstellerin meint - ein zulassungsfähiges Minus. Auch aus den Stellungnahmen der sachverständigen Mitglieder der Schiffsuntersuchungskommission vom 23. Juli und 9. August 2018, die von einer Zulassungsfähigkeit des Saugbaggers mit Schwimmleitung als solches ausgehen, folgt nichts Gegenteiliges. Voraussetzung der Zulassung zum Verkehr ist ein die Substanz der anderen Anlagenteile nicht beschädigende Auflösung der bestehenden festen Verbindung der Anlagenteile und gegebenenfalls hiermit verbundene Umbauten (bspw. Veränderungen der Länge und Lage des Verlängerungsmoduls). Hierdurch entsteht ein wesensanderes - als der Schiffsuntersuchungskommission am 11. Januar 2017 vorgestelltes - schwimmendes Gerät, mithin ein Aliud.

- 69 Soweit die Antragstellerin auf die allgemeinen Grundsätze des Anlagenzulassungsrechtes verweist, wonach der Betreiber festlege, ob und wie sein potentiell zulassungsrelevantes Vorhaben konfiguriert werde, steht außer Frage, dass es der Antragstellerin zusteht, ihr Vorhaben frei zu gestalten. Gleichwohl ist das schwimmende Gerät an den maßgebenden Vorschriften zu messen, was seine Herstellung und Überprüfung voraussetzt. Abgesehen davon hat der Antragsgegner auch an keiner Stelle zum Ausdruck gebracht, dass er nicht bereit sei, die sodann vorgestellte und überprüfte Anlage zuzulassen, zumal die Schiffsuntersuchungskommission die Zulassungsfähigkeit bereits signalisiert hat (vgl. Stellungnahmen vom 23. Juli und 9. August 2018).
- 70 3. Schließlich hat die Antragstellerin den erforderlichen Anordnungsgrund nicht glaubhaft gemacht. Auch bei einem zu unterstellendem öffentlichen Interesse an der Bernsteinförderung kann eine Regelungsanordnung mit Blick auf den dargestellten Prüfungsmaßstab nur ergehen, wenn dem Betroffenen andere schwere und irreversible Nachteile, insbesondere existenzielle Gefahren drohen (vgl. zum Ganzen: VGH BW, Beschluss vom 20. Dezember 2013 - 10 S 1644/13 -, juris Rn. 6 ff. [m. w. N.]). Ein durchgreifender Anordnungsanspruch (vorläufige [Ausnahme-]Genehmigung) käme mithin nur bei existenzieller, ihr selbst nicht zuzurechnender Gefährdung ihrer Person oder ihrer beruflichen/gewerblichen Betätigung in Betracht. Diese Voraussetzungen sind nicht substantiiert dargelegt und glaubhaft gemacht worden. Zwar hat die Antragstellerin hohe Schäden durch Ausfall der (saisonalen) Bernsteinförderung geltend gemacht und den monatlichen Umsatzausfall auf 120.000,00 € beziffert. Die noch im erstinstanzlichen Verfahren von ihr „zu prüfende“ Insolvenzgefährdung belegt sie jedoch nicht, sondern behält sich lediglich vor, hierzu noch vorzutragen. Zum anderen hat die Antragstellerin - wie ausgeführt - die Einstellung der Förderung durch Herstellung eines nicht abschließend überprüfbaren Anlagenkonstruktes (Hilfsanträge zu 2. und 3.) ebenso alleine zu verantworten wie die bei der Schiffsuntersuchungskommission noch nicht erfolgte Vorstellung des gegebenenfalls zulassungsfähigen Aliudes (Hilfsantrag zu 4.), das ihr aller Erwartung nach zügig die Aufnahme der Bernsteinförderung erlauben würde.
- 71 II. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO.
- 72 III. Die Entscheidung über die Festsetzung der Höhe des Streitwerts für das Beschwerdeverfahren beruht auf den §§ 39, 40, 47, 53 Abs. 2 Nr. 1, 52 Abs. 1 GKG, wobei der Senat in Entsprechung der erstinstanzlichen Entscheidung einen Streitwert von 15.000,00 € für den Hauptantrag zu 1. zugrunde legt. Die Rechtsfrage, ob die Anlage „Goitzsche 1-3“ genehmigungspflichtig/-frei ist, geht in den Hilfsanträgen zu 2. und 3. auf Erteilung einer vorläufigen Genehmigung für die Anlage „Goitzsche 1-3“ auf, so dass eine Erhöhung des Streitwertes insoweit nicht angezeigt ist. Da die Antragstellerin daneben mit ihrem

Hilfsantrag zu 4. die vorläufige Genehmigung für eine wesensandere Anlage bestehend aus den Teilen 1 und 2 begehrt, mithin ein Antragshäufung vorliegt, sind auch insoweit 15.000,00 € zugrunde zu legen. Aufgrund der hier im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes beehrten Vorwegnahme der Hauptsache scheidet eine Halbierung des ermittelten Wertes von 30.000,00 € aus (vgl. Ziff. 1.5 des Streitwertkataloges für die Verwaltungsgerichtsbarkeit).

- 73 IV. Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO, § 68 Abs. 1 Satz 5 in Verbindung mit § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).