VG Würzburg, Urteil v. 10.09.2024 – W 4 K 23.497

Titel:

Entfernung von Wasserfahrzeugen aus Schutzhafen - fehlendes Rechtsschutzbedürfnis für behördliche Leistungsklage

Normenketten:

VwGO § 40 Abs. 1 S. 1
WaStrG § 5, § 24, § 28

Leitsätze:

1. Auch wenn ein Anspruch mit bürgerlich-rechtlichen Gesichtspunkten begründet wird, kann es sich um einen Anspruch aus öffentlich-rechtlichen Beziehungen handeln, für den der Zivilrechtsweg verschlossen ist. Deshalb ist entscheidend darauf abzustellen, ob der zur Klagebegründung vorgetragene Sachverhalt für die aus ihm hergeleitete Rechtsfolge von Rechtssätzen des Zivilrechts oder des öffentlichen Rechts geprägt wird. (Rn. 21) (redaktioneller Leitsatz)
2. Bei öffentlichen Rechtsträgern kommt für die Geltendmachung und Durchsetzung von öffentlich-rechtlichen Ansprüchen im Über- und Unterordnungsverhältnis gegenüber dem Bürger grundsätzlich der Erlass eines Verwaltungsakts als ein einfacherer und effektiverer Weg in Betracht. Einer Leistungsklage des Staats gegen den Bürger kann es daher am Rechtsschutzbedürfnis fehlen, wenn die Behörde die begehrte Entscheidung selbst durch den Erlass eines vollstreckbaren Verwaltungsakts herbeiführen kann. (Rn. 25) (redaktioneller Leitsatz)
3. Die dauerhafte Inanspruchnahme von Wasserflächen in einem bundeseigenen Schutzhafen ohne das Bestehen eines die Beanspruchung des Schutzhafens als Zufluchtsort rechtfertigenden Grundes stellt keine zulässige Benutzung der Bundeswasserstraße dar und ist damit als ein außerhalb der Widmung liegender Zustand zu qualifizieren. (Rn. 28) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

behördliche Leistungsklage, fehlendes Rechtsschutzbedürfnis, Entfernung von Wasserfahrzeugen aus bundeseigener Schutzhafenanlage, widmungswidrige Nutzung eines Schutzhafens durch Erlass eines Verwaltungsakts abzuwenden, kein Wahlrecht zwischen Leistungsklage und Verwaltungsakt, Verwaltungsrechtsweg, Zivilrechtsweg, Rechtsschutzbedürfnis, allgemeine Leistungsklage, Verwaltungsakt, Schutzhafen, Bundeswasserstraße, widmungswidrige Nutzung, strompolizeiliche Verfügung

Tenor

I. Die Klage wird abgewiesen.

II. Die Klägerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

III. Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagten vorher in gleicher Höhe Sicherheit leisten.

Tatbestand

1
Die Klägerin verlangt von den Beklagten die Entfernung von Wasserfahrzeugen aus einer in ihrem Eigentum stehenden Schutzhafenanlage.

2
1. Die Klägerin unterhält auf dem sich in ihrem Eigentum befindlichen Grundstück Fl.Nr. …2 der Gemarkung E. a* M. (Bundeswasser straße M. ; Flusskilometer …4) den Schutzhafen E. , dessen Errichtung mit Planfeststellungsbeschluss des Landratsamts O. vom … … 1966 zugelassen wurde.

3

Auf einem Teil der von der klägerischen Hafenanlage umfassten Wasserfläche liegen Schiffe, die teilweise der Beklagten zu 1), einem im Bereich des Tief- und Wasserbaus tätigen Unternehmen, und teilweise der Beklagten zu 2), einem Unternehmen für die An- und Vermietung von Schiffen, zuzuordnen sind.

4
Bis zum Ende des Jahres 2018 wurde die Nutzung dieser Wasserteilfläche als Anlegestelle mit Schiffsliegeplatz über das Hafengeld abgerechnet. Mit Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Abschaffung der Schifffahrtsabgaben vom 21. Dezember 2018 (VkBl 2019 S. 97) wurde der Tarif für das Hafengeld in den bundeseigenen Häfen an den Bundeswasserstraßen im Binnenbereich mit Wirkung zum 1. Januar 2019 aufgehoben.

5
Unter dem … … 2019 bot das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt A. der Beklagten zu 1) den Abschluss eines befristeten Vertrags zur Nutzung der Wasserfläche von Flusskilometer …2 bis …6 (Teilfläche von 3500 m²) als Anlegestelle mit Schiffsliegeplatz gegen die Zahlung eines Nutzungsentgelts in Höhe von 9.188,00 EUR für die Zeit vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019 an. Die Beklagte zu 1) trat dem Angebot unter Hinweis auf §§ 5 und 6 WaStrG (Befahren der Bundeswasser straße mit Wasserfahrzeugen und Gemeingebrauch) entgegen und lehnte das Vertragsangebot ab.

6
Mit Hinweis darauf, dass das dauerhafte Anlegen von Schiffen im Schutzhafen außerhalb seiner Zweckbestimmung liege, forderte die Klägerin die Beklagte zu 1) anschließend erfolglos zur Zahlung einer monatlichen Nutzungsentschädigung i.H.v. 765,67 EUR seit dem 1. Januar 2019 bis zur Räumung des Hafengrundstücks auf.

7
2. Mit Schriftsatz ihres Bevollmächtigten vom 11. Oktober 2019 ließ die Klägerin sodann Klage vor dem Landgericht Aschaffenburg gegen die Beklagte zu 1) erheben, die mit Schriftsatz vom 13. Januar 2020 auf die Beklagte zu 2) erweitert wurde.

8
Nachdem der Rechtsstreit mit Beschluss des Oberlandesgerichts B. vom … … 2020 (Az.: * . *) an das Verwaltungsgericht Würzburg verwiesen wurde, beantragt die Klägerin im vorliegenden Verfahren zuletzt:

1. Die Beklagten werden verurteilt, sämtliche von ihnen genutzte Wasserfahrzeuge vom Grundstück der Klägerin Fl.Nr. …2 der Gemarkung E. , eingetragen im Grundbuch des Amtsgerichts O. a. M. , Bd. … Blatt … (Beschrieb: M. , Hafen E. a. M. (Gewässer … Ordnung – Bundeswasser straße), Gebäude- und Freifläche, Wasserfläche zu 520.396 m^2, zu entfernen.

9
2. Klagebegründend wurde im Wesentlichen ausgeführt, der Räumungsanspruch stehe der Klägerin, die vorliegend nicht als Behörde, sondern als private Eigentümerin handele, auf Grundlage von §§ 985, 1004 BGB zu. Die betreffende Fläche stehe im Eigentum der Klägerin. Die Nutzung der Hafenanlage durch die Beklagten sei angesichts des in § 2 Abs. 1 Nr. 1 der Wasserstraßen-Betriebsanlagenverordnung (WaStrBAV) normierten Verbots der Benutzung von Schutzhäfen außerhalb ihrer Zweckbestimmung sowie des Umstands, dass das dauerhafte Anlegen von Schifffahrzeugen in einem Schutzhafen, der anderen Schiffen in Notfällen zur Verfügung stehen müsse, nicht vom Gemeingebrauch gedeckt. Den Beklagten stehe daher kein Recht zum Besitz an den Hafenteilflächen zu. Die Befugnis, Schifffahrzeuge dauerhaft im Schutzhafen anzulegen, würde nach Wegfall der Hafengebühren einen Nutzungsvertrag voraussetzen, an dem es hier fehle.

10
3. Die Beklagte zu 1) beantragt,

die Klage abzuweisen.

11
Zur Begründung wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass die Nutzung des Schutzhafens als Teil einer Bundeswasser straße nach § 5 WaStrG jedermann gestattet sei. Für den geltend gemachten Anspruch existiere weder eine öffentlich-rechtliche noch eine zivilrechtliche Rechtsgrundlage. Eine Flucht ins Privatrecht sei vor dem Hintergrund des Vorliegens einer öffentlich-rechtlichen Streitigkeit nicht möglich. Da

der geltend gemachte Anspruch jeder öffentlich-rechtlichen Rechtsgrundlage entbehre, bliebe die Klage ohne Erfolg.

12
4. Auch die Beklagte zu 2) beantragt,

die Klage abzuweisen.

13
Zur Begründung wurde im Wesentlichen vorgebracht, der Hafen Erlenbach sei nicht als Schutzhafen gewidmet worden. Das Anlegen der Schifffahrzeuge sei daher vom uneingeschränkten Gemeingebrauch erfasst. Darüber hinaus seien Überschreitungen des Gemeingebrauchs mit Ordnungsverfügungen zu ahnden, wogegen dann mit Rechtsbehelfen vorgegangen werden könne. Dieses gesetzliche Rechtsmittelsystem dürfe die Verwaltung nicht mit der Erhebung einer Räumungsklage unterlaufen.

14
5. Mit Beschluss vom 7. Juli 2022 ist auf Antrag der Beteiligten das Ruhen des Verfahrens zur Erzielung einer gütlichen Einigung zwischenzeitlich angeordnet worden. Die Vergleichsverhandlungen zwischen den Beteiligten sind allerdings ohne Erfolg geblieben.

15
Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts sowie des Vorbringens der Beteiligten wird auf die Gerichtsakte im hiesigen Verfahren und in den Verfahren W 4 K 23.498 und W 4 K 23.499, auf die beigezogene Behördenakte sowie auf das Protokoll über den Erörterungstermin am 18. Juni 2024 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

16
Über die Klage konnte ohne mündliche Verhandlung entschieden werden, da die Beteiligten im Erörterungstermin am 18. Juni 2024 hierzu übereinstimmend ihr Einverständnis erklärt haben (§ 101 Abs. 2 VwGO).

17
Mit der vorliegenden Klage begehrt die Klägerin, die Beklagten zu verurteilen, sämtliche von ihnen genutzte Wasserfahrzeuge vom Grundstück Fl.Nr. …2 der Gemarkung E. (Schutzhafen E. *), zu entfernen.

18
Die aus diesem Grund erhobene Klage, für die der Rechtsweg zum Verwaltungsgericht Würzburg gegeben ist (1.), bleibt ohne Erfolg. Sie ist bereits wegen fehlenden Rechtsschutzbedürfnisses unzulässig (2.).

19
1. Der Rechtsweg zum Verwaltungsgericht Würzburg ist vorliegend gegeben.

20
Ungeachtet der jedenfalls bestehenden Bindungswirkung des Verweisungsbeschlusses des Oberlandesgerichts B. vom … … 2020 (Az.: * . (vgl. § 17a Abs. 2 Satz 3 GVG) geht die erkennende Kammer im Einklang mit der im vorgenannten Beschluss dargestellten Rechtsauffassung davon aus, dass es sich bei dem im hiesigen Verfahren geltend gemachten Anspruch um eine den Verwaltungsrechtsweg eröffnende öffentlich-rechtliche Streitigkeit handelt, § 40 Abs. 1 Satz 1 VwGO.

21
Ob eine Rechtsstreitigkeit öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Natur ist, richtet sich nach der wahren Natur des Rechtsverhältnisses, aus dem der Klageanspruch hergeleitet wird. Nicht entscheidend ist hingegen, ob sich die Klägerin auf eine zivilrechtliche oder auf eine öffentlich-rechtliche Anspruchsgrundlage beruft (vgl. BGH, B.v. 29.4.2008 – VIII ZB 61/07 – BGHZ 176, 222-234 = juris Rn. 8). Auch wenn ein Anspruch mit bürgerlich-rechtlichen Gesichtspunkten begründet wird, kann es sich um einen Anspruch aus öffentlich-rechtlichen Beziehungen handeln, für den der Zivilrechtsweg verschlossen ist. Deshalb ist entscheidend darauf abzustellen, ob der zur Klagebegründung vorgetragene Sachverhalt für die aus ihm hergeleitete Rechtsfolge von Rechtssätzen des Zivilrechts oder des öffentlichen Rechts geprägt wird (vgl. BayVGH, B.v. 24.1.2022 – 8 C 21.1411 – juris Rn. 15).

22
Für die Prüfung, ob der Klägerin der im hiesigen Verfahren verfolgte Entfernungsanspruch zusteht, kommt es ausschlaggebend auf den Inhalt und den Umfang der Befugnis zur Nutzung der Bundeswasserstraßen an. Entscheidend ist, ob sich aus den Bestimmungen des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) ergibt, dass sich die streitbefangene Nutzung des Schutzhafens Erlenbach durch die Beklagten im Rahmen der zulässigen Benutzung der Bundeswasserstraßen bewegt. Im Kern geht es also um die Frage, ob das dauerhafte Liegen von Wasserfahrzeugen auf einer Wasserteilfläche im Schutzhafen von der gesetzlichen Widmung der Bundeswasser straße zum Befahren mit Wasserfahrzeugen gedeckt ist oder einen außerhalb der Widmung liegenden Zustand darstellt, und welche Rechtsfolgen sich hieraus ergeben. Da diese Frage allein durch den Rückgriff auf Normen des WaStrG, welches als Wasserwegerecht die Rechtsverhältnisse an den Bundeswasserstraßen regelt und damit dem öffentlichen Recht zuzuordnen ist (vgl. Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2019, Einleitung Rn. 15), geklärt werden kann, handelt es sich vorliegend um eine öffentlich-rechtliche Streitigkeit. Der Auffassung der Klägerseite, die den Verweisungsbeschluss des Oberlandesgerichts B. im Erörterungstermin kritisierte, ist daher nicht zu folgen.

23
2. Die als allgemeine Leistungsklage statthafte Klage ist wegen fehlenden Rechtsschutzbedürfnisses jedoch unzulässig.

24
2.1. Ungeschriebene Voraussetzung für die Zulässigkeit einer jeden Inanspruchnahme des Gerichts ist das allgemeine Rechtsschutzbedürfnis. Denn nur derjenige, der mit dem von ihm angestrengten gerichtlichen Rechtsschutzverfahren ein rechtsschutzwürdiges Interesse verfolgt, hat einen Anspruch auf eine gerichtliche Sachentscheidung; fehlt es hieran, so ist das prozessuale Begehren als unzulässig abzuweisen (vgl. BVerfG, B.v. 27.10.1998 – 2 BvR 2662/95 – juris Rn. 16; Schenke in Kopp/Schenke, 28. Aufl. 2022, Vorb § 40 Rn. 30). Das bei Vorliegen der sonstigen Sachentscheidungsvoraussetzungen grundsätzlich indizierte Rechtsschutzbedürfnis fehlt insbesondere dann, wenn der Kläger sein mit der Klage verfolgtes Ziel auf anderem Wege einfacher und schneller erreichen kann (vgl. Wöckel in Eyermann, 16. Aufl. 2022, Vorb § 40 Rn. 11).

25
Bei öffentlichen Rechtsträgern kommt für die Geltendmachung und Durchsetzung von öffentlich-rechtlichen Ansprüchen im Über- und Unterordnungsverhältnis gegenüber dem Bürger grundsätzlich der Erlass eines Verwaltungsakts als ein einfacherer und effektiverer Weg in Betracht (vgl. hierzu BVerwG, U.v. 28.6.1965 – VIII C 10.65 – juris Rn. 9). Einer Leistungsklage des Staats gegen den Bürger kann es daher am Rechtsschutzbedürfnis fehlen, wenn die Behörde die begehrte Entscheidung selbst durch den Erlass eines vollstreckbaren Verwaltungsakts herbeiführen kann (vgl. Schenke in Kopp/Schenke, VwGO, 28. Aufl. 2022, Vorb § 40 Rn. 50).

26
So liegt der Fall hier.

27
Da das dauerhafte Liegen der sich nicht in einer Notlage befindlichen Wasserfahrzeuge der Beklagten im bundeseigenen Schutzhafen keine zulässige Benutzung der Bundeswasser straße nach § 5 WaStrG und damit eine widmungswidrige Nutzung darstellt (2.2.), ist die Klägerin aufgrund der §§ 24 ff. WaStrG befugt, die Beseitigung dieses Zustands hoheitlich durch den Erlass eines Verwaltungsakts zu verwirklichen (2.3.). Auf dieses Vorgehen ist die Klägerin auch vorrangig zu verweisen (2.4.), mit der Folge, dass die Erforderlichkeit der Erlangung eines gerichtlichen Titels im hier gegebenen Fall ausgeschlossen ist.

28
2.2. Die dauerhafte Inanspruchnahme von Wasserflächen im bundeseigenen Schutzhafen ohne das Bestehen eines die Beanspruchung des Schutzhafens als Zufluchtsort rechtfertigenden Grundes stellt keine zulässige Benutzung der Bundeswasser straße dar und ist damit als ein außerhalb der Widmung liegender Zustand zu qualifizieren.

29

2.2.1. Ausgangspunkt für die Beurteilung der Frage, ob die in Streit stehende Nutzung des Schutzhafens durch die Beklagten von der einem jedermann zustehenden Gebrauchsbefugnis gedeckt ist, ist die Vorschrift des § 5 WaStrG.

30
Nach § 5 Satz 1 WaStrG darf jedermann im Rahmen der Vorschriften des Schifffahrtsrechts sowie der Vorschriften des WaStrG die Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen befahren. Diese gesetzliche Widmung erstreckt sich auch auf das in § 1 Abs. 6 WaStrG beschriebene Zubehör und damit auch auf den Schutzhafen E.. Da das WaStrG kein besonderes Verfahren zur Begründung der Eigenschaft eines Hafens als Schutzhafen vorsieht, bereits der Planfeststellungsbeschluss des Landratsamts O. a* M. vom … … 1966 von der „Erstellung eines Schutzhafens“ spricht (vgl. Bl. … GA) und die Zweckbestimmung der streitbefangenen Hafenanlage als Schutzhafen in der öffentlichen Kommunikation unzweideutig zu Tage tritt, bestehen an einer zumindest konkludenten Widmung des Schutzhafens seitens der erkennenden Kammer keine Bedenken (vgl. hierzu auch OVG SH, U.v. 28.4.2016 – 4 LB 9/15 – juris Rn. 74; Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2019, § 1 Rn. 25). Weiterhin ist vom Begriff des Befahrens i.S. des § 5 WaStrG auch das Liegen, Anlegen und Festmachen eines Wasserfahrzeugs umfasst (vgl. hierzu Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2019, § 5 Rn. 3 und. 5). Somit ist die Vorschrift des § 5 WaStrG als rechtlicher Ausgangspunkt heranzuziehen.

31
§ 5 WaStrG gehört zum Kreis der widmungsrechtlichen Vorschriften des WaStrG, gestaltet die Indienstnahme der Bundeswasserstraßen als Verkehrswege für die Schiffart näher aus und regelt die Nutzungsgewährung für das Befahren mit Wasserfahrzeugen. Aus dieser widmungsrechtlichen Gewährung ergibt sich auch die einem jedermann zustehende Gebrauchsbefugnis (vgl. § 5 Satz 1 WaStrG; ebenso: Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2019, § 5 Rn. 1 und 6). Die Gebrauchsbefugnis besteht allerdings nicht unbeschränkt und ist u.a. durch widmungsimmanente Schranken begrenzt (vgl. OVG LSA, B.v. 14.3.2012 – 1 L 123/11 – juris Rn. 7). Solche widmungsimmanenten Schranken können sich unter anderem aus den Vorschriften des WaStrG sowie aus Regelungen über den Betrieb bundeseigener Anlagen nach § 1 Abs. 6 Nr. 1 WaStrG ergeben, die auf Grundlage des § 46 Nr. 1 WaStrG erlassen worden sind (vgl. Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2019, § 5 Rn. 7).

32
Vorliegend ergibt sich schon aus der auf Grundlage des § 46 Satz 1 Nr. 1 WaStrG erlassenen Schutz- und Sicherheitshafenverordnung (SchSiHafV) sowie der Schutzhafenverordnung (HafenSchV), dass Schutzhäfen primär dazu bestimmt sind, Wasserfahrzeugen bei widrigen Verhältnissen, insbesondere Sturm, Seegang, Hochwasser oder Eis, als Zuflucht zu dienen (vgl. § 1 Abs. 2 SchSiHafV, § 1 Abs. 2 HafenSchV). Bereits hieraus wird deutlich, dass einem Schutzhafen ein bestimmter Zweck innewohnt und er nur im Rahmen seiner Zweckbestimmung genutzt werden darf. Ein Schutzhafen dient letztlich nur der Aufnahme in Seenot geratener Schiffe (vgl. VG Greifswald, U.v. 15.10.1996 – 4 A 1948/95 – juris Rn. 40; Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2019, § 1 Rn. 25). Dies verdeutlicht auch das in § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 der Wasserstraßen-Betriebsanlagenverordnung (WaStrBAV) normierte Benutzungsverbot. Hiernach ist es verboten, die bundeseigenen Schifffahrts- und Betriebsanlagen, insbesondere u.a. Schutzhäfen außerhalb ihrer Zweckbestimmung, insbesondere durch Betreten, Befahren, Abstellen von Fahrzeugen aller Art, Zelten, Viehtreiben, Reiten oder durch Umgang mit Feuer, zu benutzen.

33
Die dauerhafte Inanspruchnahme von Wasserteilflächen im Schutzhafen als ganzjähriger Liegeplatz für Wasserfahrzeuge, die sich nicht in Seenot befinden – wie vorliegend unstreitig der Fall –, stellt somit eine außerhalb der Zweckbestimmung des bundeseigenen Schutzhafens liegende und damit eine widmungswidrige Nutzung des bundeseigenen Schutzhafens E. dar.

34
2.3. Diesem Zustand ist durch den Erlass einer strompolizeilichen Verfügung nach §§ 24, 28 WaStrG zu begegnen.

35
Die strompolizeiliche Ordnungsgewalt (§§ 24 ff. WaStrG) bildet mit ihrer Aufgabe, den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasser straße zu erhalten, das notwendige Gegenstück zur gesetzlichen Widmung der Bundeswasserstraßen zum Befahren mit Wasserfahrzeugen. Sie sichert die ständige

Erfüllung des Widmungszwecks und richtet sich gegen jeden, der den Zustand der Wasser straße als Verkehrsweg beeinträchtigt, indem er u.a. für Zustände verantwortlich ist, die außerhalb der Widmung liegen (vgl. Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2019, § 24 Rn. 1 und 5). Um ihre aus der Widmung folgenden Aufgaben zu erfüllen, kann sich die Klägerin als vollziehende Gewalt daher der strompolizeilichen Befugnisse bedienen.

36
Die Klägerin ist damit gehalten, den mit der vorliegenden Klage begehrten Entfernungsanspruch hoheitlich – also in einem Über- und Unterordnungsverhältnis – gegenüber den Beklagten durch den Erlass einer entsprechenden Anordnung zu verwirklichen.

37
Als Ermächtigungsgrundlage für den Erlass eines solchen Verwaltungsakts kommt vorliegend §§ 24, 28 WaStrG in Betracht (vgl. hierzu Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2019, § 24 Rn. 6).

38
Nach § 24 Abs. 1 WaStrG haben die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Aufgabe, zur Gefahrenabwehr Maßnahmen zu treffen, die nötig sind, um die Bundeswasserstraßen in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand zu erhalten (Strompolizei). Adressaten der unter Anwendung dieser Vorschrift zu treffenden Maßnahmen sind gemäß § 25 WaStrG entweder – im Sinne der herkömmlichen polizeilichen Handlungshaftung – die Personen, die die Gefahr oder die Störung verursacht haben, oder aber – im Sinne der herkömmlichen polizeilichen Zustandshaftung – der Eigentümer, wenn die strompolizeilichen Maßnahmen durch den Zustand einer ihm gehörenden Sache erforderlich werden. Anlass und Art des strompolizeilichen Vorgehens im Wege einer strompolizeilichen Verfügung regelt § 28 WaStrG. Nach den Abs. 1 und 2 dieser Vorschrift können die Wasser- und Schifffahrtsämter zur Erfüllung der Aufgaben nach § 24 Abs. 1 WaStrG Anordnungen mit einem Gebot oder einem Verbot – mündlich, schriftlich oder durch Zeichen – erlassen, die an bestimmte Personen oder an einen bestimmten Personenkreis zu richten sind (vgl. zum Vorstehenden: BVerwG, U.v. 22.8.1975 – IV C 52.72 – juris Rn. 16).

39
Vom Vorliegen der nach diesen Vorschriften geforderten Voraussetzungen für den Erlass einer entsprechenden Verfügung ist hier auszugehen. Die das Bestehen einer Gefahrensituation bestreitenden Einwände der Klägerseite im Erörterungstermin überzeugen indes nicht. Denn eine auf §§ 24, 28 WaStrG gestützte Verfügung zur Beseitigung der streitgegenständlichen Wasserfahrzeuge aus dem bundeseigenen Schutzhafen (Fl.Nr. 6904/2 der Gemarkung Erlenbach) stellt sich als Maßnahme „zur Gefahrenabwehr“ im Sinne der vorstehenden Regelungen und als „nötig [dar], um die Bundeswasser straße(n) in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand zu erhalten“ (vgl. § 24 Abs. 1 WaStrG).

40
Denn zu dem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraßen gehört insbesondere auch die gefahrlose und schnelle Benutzbarkeit der bundeseigenen Schutzhäfen, die als Zubehör zur Bundeswasser straße i.S. des § 1 Abs. 6 Nr. 1 WaStrG ebenfalls Gegenstand der strompolizeilichen Ordnungsgewalt sind (vgl. Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2019, § 24 Rn. 8). Die dauerhaft im Schutzhafen E. liegenden Schiffe der Beklagten führen aufgrund der auf den Licht- und Luftbildern erkennbaren Beanspruchung einer nicht nur unerheblichen Wasserfläche allerdings zwangsläufig zu einer Reduzierung der Kapazitäten des Schutzhafens für die Aufnahme von Wasserfahrzeugen in Not (vgl. hierzu Lichtbild, Bl. … GA; Luftbilder BayernAtlas). Diese Beeinträchtigung berührt erheblich den strompolizeilich sicherzustellenden „Zustand der Bundeswasser straße“.

41
Aus diesen Gründen geht der rechtsirrige Einwand des Klägervertreters, es sei keine konkrete Gefahrenlage gegeben, weil die Schifffahrt nicht konkret behindert oder gefährdet sei, eindeutig am bestehenden Sachverhalt vorbei.

42
Die Klägerin kann die begehrte Entfernung der streitgegenständlichen Wasserfahrzeuge aus der Schutzhafenanlage Erlenbach daher selbst durch den Erlass einer auf §§ 24, 28 WaStrG gestützten Anordnung gegenüber den Beklagten herbeiführen. Eine solche Verfügung ist nach den allgemeinen

Vorschriften des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes (VwVG) auch mit Zwangsmitteln durchsetzbar (vgl. Friesecke Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2019, § 28 Rn. 19).

43
2.4. Ein Wahlrecht zwischen dem Erlass eines solchen Verwaltungsakts und der Erhebung einer Leistungsklage steht der Klägerin vorliegend nicht zu.

44
Bereits die Existenz und das Zusammenspiel der Vorschriften des § 5 WaStrG und §§ 24 ff. WaStrG (s.o.) zeigen, dass die Sicherung des Widmungszwecks eine hoheitliche Aufgabe darstellt. Etwaigen Störungen ist daher im Über- und Unterordnungsverhältnis, d.h. durch den Erlass eines entsprechenden Verwaltungsakts zu begegnen. Der vorrangige Erlass eines Verwaltungsakts dient nämlich auch dem Schutz des Bürgers, der statt unmittelbar mit einer Klage überzogen zu werden, vor dem Erlass eines ihn belastenden Verwaltungsakts angehört werden muss, § 28 VwVfG (vgl. so auch Wöckel in Eyermann, VwGO, 16. Aufl. 2022, Vorb. § 40 Rn. 13; Pietzcker/Marsch in Schoch/Schneider, VwGO, 45. EL, Stand: 1/2024, § 42 Rn. 171). Das dem im hiesigen Verfahren geltend gemachten Anspruch zugrundeliegende öffentliche Recht sieht daher den Erlass eines Verwaltungsakts vor. Die Klägerin hat damit nicht die Wahl zwischen der Erhebung einer Leistungsklage und dem Erlass eines Verwaltungsakts (vgl. hierzu BVerwG, U.v. 25.1.2017 – 9 C 30.15 – juris; U.v. 28.9.1979 – 7 C 22/78 – BVerwGE 58, 316-326 – juris Rn. 12).

45
Andernfalls bestünde die Gefahr, dass die Klägerin durch Erhebung einer Leistungsklage als private Eigentümerin und dem Rückgriff auf privatrechtliche Vorschriften (§§ 985, 1004 BGB) wesentliche öffentlich-rechtliche Bindungen und Voraussetzungen des WaStrG umgehen kann. Aus diesem Grund überzeugen auch die pauschalen und wenig substantiierten Hinweise des Klägervertreters sowohl auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom … … 1967 (Az.: . …*) als auch auf die Ausführungen Frieseckes im Kommentar zum Bundeswasserstraßengesetz, dass sich der Bund gegen Beeinträchtigungen des Eigentums mit der Eigentumsfreiheitsklage nach § 1004 BGB zur Wehr setzen kann (vgl. Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2019, Einleitung Rn. 22), im hier gegebenen Fall nicht, zumal weder die Entscheidung des Bundesgerichtshofs noch der Kommentar von Friesecke sich mit der geschilderten Problematik auseinandersetzt. Im Übrigen stammt die vorzitierte Entscheidung des Bundesgerichtshofs aus dem Jahr 1967 und damit aus einer Zeit vor dem Inkrafttreten des Bundeswasserstraßengesetzes am 10. April 1968 (vgl. BGBl. 1968 II 173 Nr. 16).

46
Anhaltspunkte dafür, dass vorliegend ohnehin mit einer gerichtlichen Auseinandersetzung zu rechnen gewesen wäre, weswegen der Leistungsklage das Rechtsschutzbedürfnis nicht abgesprochen werden könnte (vgl. BVerwG, U.v. 26.3.2015 – 7 C 17/12 – juris Rn. 18; U.v. 28.9.1979 – 7 C 22/78 – BVerwGE 58, 316-326 = juris Rn. 12), sind nicht ersichtlich. Denn die der Klageerhebung vorangegangene streitige Debatte umfasste im Wesentlichen den Abschluss des befristeten Nutzungsvertrags. Verweigert wurde beklagtenseits nur die Zahlung der geforderten Nutzungsentschädigung. Anhand der vorgelegten Verwaltungsvorgänge wird deutlich, dass es auch der Klägerin vorrangig um Zahlungsleistungen ging (vgl. Bl. 26 ff. GA). Es gibt daher keine greifbaren Anhaltspunkte dafür, dass hinsichtlich der Entfernung der Wasserfahrzeuge mit einer gerichtlichen Auseinandersetzung zu rechnen gewesen wäre, zumal sich die Klägerin vor der Erhebung der hiesigen Klage auch überhaupt nicht mit der Möglichkeit befasst hat, die widmungswidrige Nutzung des Schutzhafens mit einem Verwaltungsakt abzuwenden.

47
Letztlich kann die Klägerin die widmungswidrige Nutzung des bundeseigenen Schutzhafens durch den Erlass einer auf §§ 24, 28 WaStrG gestützten Anordnung beseitigen und hätte dies aus vorstehenden Gründen auch vorrangig tun müssen.

48
Somit fehlt es der vorliegenden Klage an dem für ihre Zulässigkeit erforderlichen Rechtsschutzbedürfnis.

49
Die Klage war daher abzuweisen.

50
3. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO.

51
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit fußt auf § 167 Abs. 1 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.