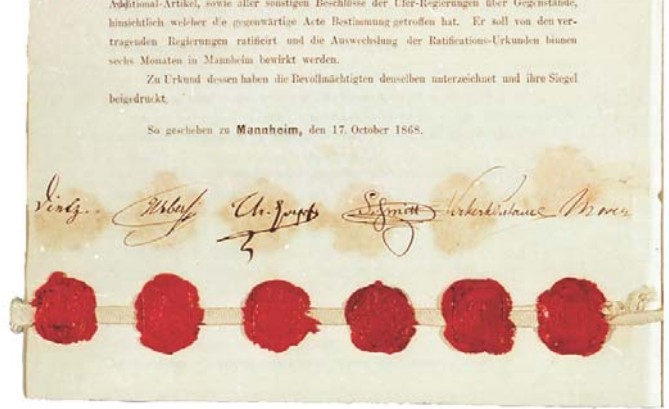


# Bußgelder nach CDNI



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

**Verstöße gegen das CDNI sind Binnenschiffahrtsachen gemäß § 2 Abs. 3 lit. b BinSchVerfG (= BinSchGerG). Für das Bußgeldverfahren sind die örtlich zuständigen Schiffahrtsgerichte zuständig. International gilt für diese Verstöße nach Artikel 8 des deutsch-französischen Abkommens über die Zusammenarbeit schiffahrtspolizeilicher Aufgaben das Recht des Staates, in dem die zuständige Behörde für die Zuwiderhandlung ihren Sitz hat. Diese Regelung über das Rechtsstatut spricht zusätzlich dafür, dass die Schiffahrtsgerichte dieses Staates auch international zuständig sind.**

**Schiffahrtspolizeirechtliche Vorschriften im Sinne des § 2 II 3 lit. b BinSchVerfG sind alle dem Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auf Binnengewässern dienende Rechtsnormen. Diesen Schutzzweck verfolgt auch das CDNI, weil auch Vorschriften über die Abwehr abstrakter Gefahren einer Gewässerunreinigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dienen.**

**Eine Verweisung zwischen Amtsgerichten gleicher Ordnung kommt nicht in Betracht, dass unzuständige Gericht schließt das Verfahren, es obliegt der Verwaltungsbehörde und Staatsanwaltschaft die Sache an das zuständige Amtsgericht zu bringen.**

**Beschluss des Amtsgericht Bonn vom 21. September 2022, Az.: 710 OWi-116 Js 2171/21–13/22:**

... Das Amtsgericht Bonn ist unzuständig.

Gründe:  
I.

Mit Bußgeldbescheid vom 06.07.2021 verhängte die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt gegen den Betroffenen B als Schiffsführer der GMS Papagena wegen einer am 12.01.2021 um 16:15 Uhr auf dem Rhein bei Kilometer 345 begangenen Zuwiderhandlung gegen § 3 Abs. 6 BinSchAbfÜbkAG 2003 i.V.m. Art. 6.03 Abs. 1 S. 1 des Teils B der Anlage 2 des CDNI ein Bußgeld i.H.v. 200 € und mit Bußgeldbescheid vom gleichen Tag gegen den Betroffenen G als Ladungsempfänger des vorgenannten Schiffs wegen einer am vorgenannten Tag zur vorgenannten Zeit am vorgenannten Ort begangenen Zuwiderhandlung gegen § 3 Abs. 6 BinSchAbfÜbkAG 2003 i.V.m. Art. 7.03 Abs. 1 S. 1 des Teils B der Anlage 2 des CDNI ein Bußgeld i.H.v. 400 € ...

II.

Es war wie erkannt gemäß §§ 46 OWiG i.V.m. 16 StPO zu entscheiden, weil das Amtsgericht Bonn unzuständig ist.

Die hiesige Zuständigkeit folgt vorliegend insbesondere nicht aus § 68 Abs. 1 OWiG, weil es sich jedenfalls um Binnenschiffahrtsachen gemäß § 2 Abs. 3b BinSchGerG handelt (vgl. nur OLG Düsseldorf, Beschluss vom 25.03.1980 – 5 Ss (OWi) 90/80 – I juris; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 10.09.1974 – 3 Ss (B) 93/74 –, juris; Seitz/Bauer, in: Göhler, OWiG, 18. Auf. § 68 Rn 5a; Graf, in: BeckOK OWiG, Stand 31.10.2021, § 68 Rn 15). Den Betroffenen werden Zuwiderhandlungen gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften vorgeworfen, die auf oder an Binnenschiffahrtsge-wässern begangen worden sein sollen.

Schiffahrtspolizeiliche Vorschriften sind alle dem Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auf Binnengewässern dienende Rechtsnormen (BGH, Beschluss vom 27. November 2018 – 2 ARs 295/18 –, juris Rn 19 m.w.N.). Es kommt dabei nicht auf die Rechtsnatur der Regelungen, sondern nur auf ihren Regelungszweck – die Abwehr schiffahrtsspezifischer Gefahren – an. Auch die bereichsspezifischen Ausprägungen des allgemeinen und von der Rechtsprechung im Einzelfall zu konkretisierenden rechtlichen Gebots, nicht eigens kodifizierte schiffahrtsspezifische Sorgfaltanforderungen zu beachten, sind schiffahrtspolizeiliche Vorschriften (BGH, a.a.O.).

Gemessen hieran ist vorliegend eine Zuwiderhandlung gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften gegeben, weil der Schwerpunkt der Vorwürfe auf der Verletzung von § 3 Abs. 6 BinSchAbfÜbkAG 2003 i.V.m. dem CDNI beim Transport von Sand und Kies durch das GMS Papagena auf dem Rhein liegt. Dies folgt bereits aus den jeweiligen Bußgeldbescheiden sowie den polizeilichen Sachverhaltsanzeigen. Der Umstand, dass das CDNI auch dem Gewässerschutz dient, steht der Annahme einer Zuwiderhandlung gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften nicht entgegen, weil diese nicht nur der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, sondern auch der Abwehr der abstrakten Gefahr einer Gewässerunreinigung dienen (vgl. nur BGH, Beschluss vom 27. Februar 1998 – 2 ARs 37/98 –, juris Rn 4f.).

Aus § 14 Abs. 2 BinSchGerG ergibt sich nichts anderes. Das Amtsgericht Bonn ist auch kein Rheinschiffahrtsgerichte und daher auch nicht für Rheinschiffahrtsachen zuständig.

Eine Verweisung durch das hiesige Gericht an das zuständige Gericht gemäß §§ 46 OWiG i.V.m. 225a StPO kommt indes vorliegend im Verhältnis zwischen Amtsge-

richten gleicher Ordnung nicht in Betracht (vgl. nur BGH, Beschluss vom 23. Juli 1969 – 2 ARs 201/69 –, BGHSt 23, 79ff, juris Rn 9; Seitz/Bauer, a.a.O. § 68 Rn 23). Vielmehr ist das Verfahren mit der von Amts wegen ausgesprochenen Unzuständigkeitserklärung hier abgeschlossen und aufgrund der Zustimmung von Verwaltungsbehörde und Staatsanwaltschaft durch letztgenannte an das zuständige Amtsgericht abzugeben ...

Hinweis und Beschluss des Schiffahrtsgerichts Kehl vom 19. Januar 2023 und 16. Februar 2023:

**Hinweis vom 19. Januar 2023:**

Die Staatsanwaltschaft Offenburg hat dem Gericht das o. g. Bußgeldverfahren zur Entscheidung vorgelegt.

Die Zuständigkeit des AG Kehl als Schiffahrtsgericht ist nach hiesiger Auffassung international, sachlich und örtlich gegeben:

Die Zuständigkeit der Wasserschutzpolizei Baden-Württemberg bzw. des Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes leitet sich bereits aus Art. 1 des Deutsch-französischen Abkommens über die Zusammenarbeit schiffahrtspolizeilicher Aufgaben vom 10.11.2000 (BGBl. 2002 II, Nr. 31, S. 1891ff.) ab.

Artikel 8 dieses Abkommens regelt zudem, dass Zuwiderhandlung gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften (Art. 2 Nr. 1a) nach dem Recht der Vertragspartei verfolgt und geahndet werden, deren zuständige Behörde die Zuwiderhandlung festgestellt hat. Hierbei handelt es sich zwar lediglich um eine Regelung, die das anwendbare Recht regelt. Eine Zuständigkeit der jeweiligen nationalen Gerichte ergibt sich daraus nicht. Es scheint aber fernliegend, dass die Vertragsparteien hier wollten, dass die Gerichte im Zweifel das Recht der jeweils anderen Vertragspartei anwenden.

Die örtliche Zuständigkeit auch gegen den Betroffenen B folgt aus der zumindest sachgerechten Verbindung der Verfahren ...

**Beschluss** vom 8. Februar 2023:

Das Verfahren wird hinsichtlich des Betroffenen A mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft gemäß § 47 Abs. 2 OWiG eingestellt.

Das Verfahren wird hinsichtlich des Betroffenen B mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft gemäß § 47 Abs. 2 OWiG eingestellt

...

Mitgeteilt durch Rechtsanwalt  
Fink v.Waldstein

**Anmerkung:**

Das CDNI dient vorrangig dem Schutz vor Gewässerverunreinigungen und ist daher – in erster Ansehung – nicht als schiffahrtspolizeiliche Vorschrift erkennbar. Damit eröffnet sich ein Spannungsfeld der gerichtlichen Zuständigkeit zwischen der Vorschrift des § 68 Abs. 1 OWiG einerseits und der Vorschrift des § 2 Abs. 3 lit. B. BinSchVerfG andererseits.

Der vorliegende Beschluss des Amtsgerichtes Bonn klärt in überzeugender Weise, dass auch bisherige schiffahrtspolizeiliche Vorschriften dem Gewässerschutz dienen, weshalb kein Grund ersichtlich sei, das CDNI, jedenfalls im Hinblick auf die gerichtliche Zuständigkeit, nicht als schiffahrtspolizeiliche Vorschrift zu verstehen und den Rechtsweg zu den Schifffahrtsgerichten nicht zu eröffnen. Die Entscheidung stellt auch fest, dass die Kompetenz zur Entscheidung bei bußgeldrechtlichen Vorschriften im Zusammenhang mit dem CDNI im Hinblick auf die Sachkompetenz bei den Schifffahrtsgerichten angesiedelt ist.

Hierbei geht es nicht nur um den technischen Ablauf bei der Be-/ Entladung von Binnenschiffen und Kenntnisse über verfügbares oder eben nicht verfügbares technisches Gerät, sondern es geht auch um eine kompetente richterliche Auslegung und Ausfüllung der gesetzlichen Wortwahl. Vorliegend etwa geht es um die Beantwortung der Frage, wann im Sinne von Art. 11 CDNI beim Betrieb des Umschlages die »nach den Umständen gebotene Sorgfalt« angewandt wurde.

Zur Konkretisierung einer solchen Bagatellgrenze ist es sinnvoll, die Berufserfahrung der Schifffahrtsrichter zu nutzen.

Der Beschluss des Amtsgerichtes Bonn stellt lediglich die eigene Unzuständigkeit fest.

Offen bleibt die Frage, ob für derartige Ordnungswidrigkeitenverfahren nunmehr sachlich die Schifffahrtsgerichte oder die Rheinschiffahrtsgerichte/Moselschiffahrtsgerichte zuständig sind.

*Beleuchtet man den Umstand, dass die CDNI eine Konvention der Rheinzentralkommission selbst ist, ist es naheliegend auch eine Zuständigkeit ihrer Gerichte, mithin der Rheinschiffahrtsgerichte, anzunehmen, nicht nur, um die Einheitlichkeit diesbezüglicher Rechtsprechung zu sichern, sondern auch, um das CDNI nötigenfalls im wohlverstandenen gemeinsamen Sinne eines Gewässerschutzes einerseits und die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt andererseits zu gewährleisten.*

Rechtsanwalt Martin Hoffmann,  
Mannheim

**Anmerkung der Redaktion:**

Der Auffassung Hoffmann ist zuzustimmen. Zuständig für Bußgelder nach dem CDNI sind auf der Grundlage der vorstehenden und zutreffenden Ausführungen des Amtsgerichtes Bonn und des Schifffahrtsgerichts Kehl Schifffahrtsachen, unterliegen aber nicht der Schifffahrtsgerichtsbarkeit, sondern der Rheinschiffahrtsgerichtsgerichtsbarkeit nach Artikel 34 Ziffer 1 Mannheimer Akte.

*Diese Vorschrift wird seit langer Zeit einheitlich so ausgelegt, dass jedenfalls für Bußgeldsachen die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte besteht, wenn sie auf dem Rhein begangen werden (so zutreffend v.Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Auflage, Artikel 34,34bis MA Rn. 4 ff mit zahlreichen weiteren Nachweisen, ausführlich dazu Jörg Hofmann, Die gerichtliche Zuständigkeit in Binnenschiffahrtsachen, Seite 75 ff). Dies gilt allerdings nicht für Strafsachen, da nach richtiger Auffassung die staatliche Souveränität Deutschlands für das Strafrecht und Strafprozessrecht es verbietet, ein nicht deutsches Gericht zu ermächtigen, über Straftaten zu urteilen, die dem deutschen Recht unterliegen. (Ebenso v.Waldstein/Holland, a.a.O., differenzierend Hofmann, a.a.O.).*

*Die vorstehenden Entscheidungen, die im Übrigen grundsätzlich richtig und zutreffend begründet sind, sind dahingehend zu korrigieren, dass die Zuständigkeit nicht beim Schifffahrtsgericht, sondern beim Rheinschiffahrtsgericht, gegebenenfalls Moselschiffahrtsgericht, liegt.*

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,  
Frankfurt am Main



### Ausschreibung des Mannheimer Preises für Binnenschiffahrtsrecht 2023

Die Gesellschaft zur Förderung des Binnenschiffahrtsrechts an der Universität Mannheim e.V. (GBM) schreibt erneut ihren Mannheimer Förderpreis für Binnenschiffahrtsrecht aus.

Die Auszeichnung ist verbunden mit einem Preisgeld von

**€ 1868,-**

und wird im Rahmen einer Mitgliederversammlung der GBM verliehen werden.

Das Direktorium des Instituts für Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim ist zur Empfehlung förderungswürdiger Arbeiten berechtigt und sucht daher Habilitations- oder Dissertationsschriften, Monographien, Diplomarbeiten und wissenschaftliche Aufsätze mit Bezug zum Binnenschiffahrtsrecht, die in besonderer Weise dessen Fortentwicklung dienen.

Die wissenschaftliche Arbeit wird in zweifacher Ausfertigung mit einer bis zu dreiseitigen Kurzbeschreibung der Arbeit und einem Lebenslaufs der Verfasserin/des Verfassers bis zum

**31.08.2023**

erbeten an das Institut für Transport- und Verkehrsrecht  
Prof. Dr. Andreas Maurer Abteilung Rechtswissenschaft  
Universität Mannheim  
Schloss Westflügel, W 111  
68131 Mannheim

Weiter Informationen finden Sie unter  
[www.transportrecht.uni-mannheim.de](http://www.transportrecht.uni-mannheim.de)