

# Wasser- und Schifffahrtsdirektion N o r d

## Seeamt Kiel



Aktenzeichen: 14/03 K

In der Untersuchung

über die Grundberührung des Motorseglers

**XXX**

im Seegebiet vor Bülk am 15./16. Juli 2003 um Mitternacht hat das Seeamt Kiel auf die mündliche Verhandlung vom 9. Oktober 2003, an welcher teilgenommen haben:

Regierungsrätin z.A. Martina Wittland  
als Vorsitzende

Seekapitän Sven Krieg  
als ständiger Beisitzer

Herr Wolfram Marek  
Kapitän Matthias Früchtnicht  
als ehrenamtliche Beisitzer

Verwaltungsangestellte Karin Krieg  
als Schriftführerin

folgenden Spruch gekannt gegeben:

Am 15. Juli 2003 befand sich der Motorsegler XXX auf der Fahrt von Maasholm in Richtung Strander Bucht. Aufgrund der für den Motorsegler sich unvorteilhaft verändernden Wetterlage (abflauender Wind) entschloss sich der Beteiligte als verantwortlicher Bootsführer, gegen 17.30 Uhr in Küstennähe bei einer Wassertiefe von ca. 3 Metern zu ankern.

Nach Ausbringung des Ankers mit den vorgeschriebenen Signalen begann die Besatzung Alkohol zu konsumieren. Im Verlaufe des Abends nahmen Wind und Seegang wieder zu. Gegen 23.00 Uhr bemerkte der Beteiligte Grundberührungsgeräusche. Nach vergeblichen Versuchen, den Motorsegler an der 50 Meter langen Ankerleine von Hand zu verholen, bat der Beteiligte die DGzRS Laboe um Hilfe. Das Beiboot des Rettungskreuzers „Berlin“, die „Steppe“, schleppte den havarierten Motorsegler nach Stickenhörn.

Der Beteiligte hatte zum Zeitpunkt der Grundberührung einen Blutalkoholkonzentrationswert von über 2 Promille.

Der Beteiligte hat sich in folgenden Punkten fehlerhaft verhalten:

- Führung des Motorseglers unter Alkohol
- mangelhafte Vorbereitung der Reise
- ungenügende nautische Kenntnis in Bezug auf das Revier und auf die Wahl des Ankerplatzes
- falsche Wahl der Länge der Ankerleine
- keine Besetzung der Ankerwache
- keine Dokumentation des Ereignisses

Dem Beteiligten wird für die Dauer von 15 Monaten untersagt, die Befugnisse aus dem Sportbootführerschein Nr. XXX, ausgestellt in Kiel am XXX, auszuüben. Die Dauer der sofortigen Vollziehung dieses Spruches wird dabei angerechnet.

Voraussetzung für die Aufhebung des Fahrverbotes ist, dass durch ein gerichtsmedizinisches Gutachten das Nichtbestehen einer Alkoholabhängigkeit des Beteiligten durch Überprüfung der Alkoholismusmarker festgestellt wird. Das Gutachten ist dem Seeamt Kiel vorzulegen.

Der Sportbootführerschein ist unverzüglich dem Seeamt Kiel zur Verwahrung für die Dauer des Fahrverbotes zu übergeben. In den Sportbootführerschein ist ein Vermerk über das Fahrverbot einzutragen.

Für die Anordnung des Fahrverbotes wird eine Gebühr von 200 Euro erhoben.

Der Beteiligte hat die Auslagen des Verfahrens zu tragen.

### Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung des Fahrverbotes wird angeordnet.

### Gründe

Nach dem Ermittlungsergebnis und den Feststellungen in der mündlichen Verhandlung ist ein besonderes öffentliches Interesse für die sofortige Vollziehung des Fahrverbots gegeben. Die erhebliche Blutalkoholkonzentration von über 2 Promille zum Zeitpunkt der Grundberührung stellt eine erhebliche Überschreitung des Grenzwertes zur absoluten Fahruntüchtigkeit dar. Darüber hinaus hat sich besonders in der mündlichen Verhandlung gezeigt, dass der Beteiligte nur ungenügende nautische und seemännische Fähigkeiten besitzt. Bei einer Abwägung der Interessen des Beteiligten, den Sportbootführerschein bis zur Unanfechtbarkeit des Seeamtspruches zu Freizeitzwecken zu benutzen, gegen das Interesse der Öffentlichkeit an der Sicherheit des Schiffsverkehrs überwiegt das öffentliche Interesse deutlich.

### Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann nach § 80 Absatz 5 Verwaltungsgerichtsordnung bei dem Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht, Brokdorff-Rantzau-Str. 13, 24837 Schleswig, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle ein Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung gestellt werden.

# Gründe

## I

### Beteiligter:

A Inhaber des Sportbootführerscheines  
Nr. XXX, ausgestellt am XXX  
vom DMYV/DSV

### Beteiligtes Wasserfahrzeug:

Schiffsname:	XXX
Flagge des Schiffes:	deutsch
Schiffstyp:	Motorsegler
Heimathafen:	XXX
Eigentümer:	XXX
Länge über alles:	9 m
Breite über alles:	2,75 m
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	0,85 m
Baujahr:	1973
Maschinenleistung:	36 PS
Dienstgeschwindigkeit:	7 kn

### Wetter:

Östlicher Wind, 3 Bft, gute Sicht

Am 15. Juli 2003 befand sich der Motorsegler XXX unter der Führung des Beteiligten auf der Fahrt von Maasholm nach Kiel Stickenhörn. Die Fahrt wurde unter Segeln durchgeführt, da am Tag zuvor ein Pleuellagerschaden festgestellt worden war. Ein Ankern über Nacht wurde bereits bei Antritt der Fahrt in Betracht gezogen. Neben dem Beteiligten befand sich der Zeuge B als Mitfahrer an Bord.

Gegen 17.30 Uhr entschloss sich der Beteiligte zu ankern, weil der abgeflaute Wind nicht mehr für den mit ungünstigen Segeleigenschaften behafteten Motorsegler XXX genügte. Ungefähr 80 m von Land entfernt brachte der Beteiligte eine ca. 50 m lange Ankerleine aus, die vorgeschriebenen Ankersignale wurden gesetzt.

Nach dem Ausbringen der Ankerleine begannen der Beteiligte und der Zeuge Alkohol zu trinken.

Im Verlaufe des Abends nahmen Wind und Seegang wieder zu; der Motorsegler begann zu schwojen. Gegen 23.00 Uhr bemerkten der Beteiligte und der Zeuge Grundberührungsgeräusche. Der Beteiligte und der Zeuge versuchten zunächst vergeblich, den Motorsegler an der Ankerleine von Hand in tieferes Wasser zu verholen. Danach rief der Beteiligte über die Wasserschutzpolizei die DGzRS Laboe um Hilfe, die daraufhin den Motorsegler nach Kiel Stickenhörn schleppte.

Eine um 02.07 Uhr von der Wasserschutzpolizei durchgeführte Messung der Atemalkoholkonzentration ergab einen Wert von 2,07 ‰. Die um 03.00 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,93 ‰. Vom blutentnehmenden Arzt wurde bei dem Beteiligten eine mittelgradige Trunkenheit festgestellt.

Der Beteiligte trägt vor, er habe eingangs der Eckernförder Bucht in Höhe Dänisch Niendorf geankert. Die Wassertiefe beträgt in dem vom Beteiligten auf der Seekarte gezeigten Ankerplatz 0,60 m bis 3 m. Für diesen Bereich sind in der Seekarte zahlreiche Steine vermerkt. Der Beteiligte trägt weiterhin vor, er habe gedacht, nach dem Ausbringen des Ankers sei er in Sicherheit und könne daher Alkohol trinken. Er werde allerdings nicht noch einmal so handeln.

Der Zeuge B sagt unter Zuhilfenahme der Seekarte aus, der Ankerplatz sei etwa 300 m nordwestlich des Leuchtturmes Bülk gewesen. Man habe im sicheren Abstand zu der dort befind-

lichen Steinmole geankert. Laut Seekarte beträgt die Wassertiefe hier 3 m; für den Bereich sind zahlreiche große Steine vermerkt.

Der Sachverständige Bilzer führt aus, die Rückrechnung der Blutalkoholwerte ergebe für den Zeitpunkt um 0.00 Uhr eine Mindestblutalkoholkonzentration von 2,23 ‰. Der Sachverständige führt weiter aus, die vom blutentnehmenden Arzt beschriebenen alkoholbedingten Ausfälle würden nicht mit dem festgestellten Blutalkoholwert korrelieren. Vielmehr sei dies nur durch eine starke Alkoholgewöhnung mit vermutlich regelmäßigem Alkoholabusus zu erklären. Infolgedessen empfehle er ein rechtsmedizinisches Gutachten, welches die Alkoholismusmarker untersucht.

Die Sportbootkarten 3003 Blatt 7 Plan C und Plan D, herausgegeben vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, sowie die Strafanzeige der Wasserschutzpolizei vom 10.08.2003 und das Protokoll zu Blutentnahme vom 16.07.2003, die dem Spruchkörper vorgelegen haben, sind Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen.

Bei dem Beteiligten liegt eine Alkoholgewöhnung vor. Diesbezüglich schließt sich der Spruchkörper der nachvollziehbaren Einschätzung des Sachverständigen an. Die vom blutentnehmenden Arzt festgestellten Ausfallerscheinungen und die Bezeichnung nach dem Gesamteindruck als „mittelgradige Trunkenheit“ korrelieren nicht mit der zum Entnahmezeitpunkt festgestellten Blutalkoholkonzentration von 1,93 ‰. Bei einer nicht trinkgewohnten Person hätten bei den gemessenen Blutalkoholwerten des Beteiligten deutlich stärkere Ausfallerscheinungen auftreten müssen.

Nach Überzeugung des Spruchkörpers hat der Beteiligte im Seegebiet vor Bülk im Bereich des Klärwerks geankert. Die Angabe des Beteiligten, er habe eingangs der Eckernförder Bucht in Höhe Dänisch Niendorf geankert, ist insofern nicht nachvollziehbar. Vielmehr folgt der Spruchkörper der Aussage des Zeugen B. Die Aussage des Zeugen B ist glaubhaft, denn der Zeuge konnte sich insbesondere an die im Bereich Bülk befindliche Steinmauer erinnern. Darüber hinaus stimmen die Angaben des Zeugen B mit der Positionsangabe der Wasserschutzpolizei in der Strafanzeige vom 10.08.2003 überein. Dort wird das Seegebiet vor dem Leuchtturm Bülk und das Klärwerk Bülk zur Bestimmung des Unfallortes herangezogen.

## II

Die durchgeführte Untersuchung hat ein in mehrfacher Weise fehlerhaftes Verhalten des Beteiligten ergeben (1). Aufgrund des festgestellten Sachverhaltes sind der Ausspruch eines Fahrverbotes (2), eine Anordnung einer Auflage (3) sowie eine Eintragung eines Fahrverbots in die Berechtigungsurkunde (4) begründet.

1. Die Feststellung fehlerhaften Verhaltens beruht auf § 30 Absatz 1 Satz 2 i.V.m. mit Absatz 2 Nr. 2 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG). Danach kann das Seeamt ein fehlerhaftes Verhalten eines Beteiligten feststellen, wenn dieser nach der Überzeugung des Seeamtes Rechtsvorschriften, Verwaltungsanordnungen, Richtlinien oder allgemeine für seinen Verantwortungsbereich geltende Grundsätze, insbesondere allgemeine Grundsätze der Schiffsführung, der Schiffsbetriebstechnik, des Funkdienstes, der Sicherheit der Schifffahrt, des Umweltschutzes auf See oder allgemein anerkannte Regeln der Technik nicht beachtet hat.

Das Verhalten des Beteiligten war in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft.

- a) Indem der Beteiligte den Motorsegler XXX mit einer auf den Vorfallzeitraum rückgerechneten Blutalkoholkonzentration von mindestens 2,23 ‰ führte, hat der Beteiligte gegen die Rechtsvorschrift des § 3 Absatz 4 Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung verstoßen. Danach darf derjenige, der eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 oder mehr Promille oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, weder ein Fahrzeug führen noch dessen Kurs oder Geschwindigkeit selbständig bestimmen.

Entgegen der Ansicht des Beteiligten ist ein Boot nach dem Ausbringen des Ankers nicht in Sicherheit. Dementsprechend enden weder die Pflicht zur Führung eines Schiffes noch die Eigenschaft als Schiffsführer. Denn ein in einer Seeschifffahrtsstraße ankerndes Schiff ist weiterhin Teil des Schiffsverkehrs, wenn auch Teil des sogenannten ruhenden Verkehrs. Dies ergibt sich schon aus systematischen Erwägungen. § 32 Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung, der Besonderheiten für das Ankern normiert, steht im 5. Abschnitt der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung, dessen amtliche Überschrift „ruhender Verkehr“ ist. Bei einer Teilnahme am Verkehr besteht aber weiterhin der Bedarf für ei-

nen Fahrzeugführer, der für die Sicherheit und die Einhaltung der Verkehrsvorschriften verantwortlich ist, vgl. § 4 Absatz 1 und 4 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung.

- b) Darüber hinaus war das Verhalten des Beteiligten insofern fehlerhaft, als er die Reise mangelhaft vorbereitet hat. Hierdurch hat der Beteiligte gegen die allgemeinen für seinen Verantwortungsbereich geltenden Grundsätze, insbesondere allgemeine Grundsätze der Schiffsführung sowie Regel 34 SOLAS Kapitel V nicht beachtet. Vor Antritt einer Fahrt hat sich jeder Schiffsführer über die Verhältnisse im Revier kundig zu machen. Dies gilt umso mehr, wenn wie im vorliegenden Fall die Möglichkeit des Ankerns über Nacht bereits zu Beginn der Fahrt in Betracht gezogen worden war. Die Wahl eines Ankerplatzes hat unter besonderer Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse (Untiefen, Strömungen, Landmarken) sowie mögliche Änderungen der Wetterverhältnisse zu erfolgen.

Der Beteiligte hat die allgemein für seinen Verantwortungsbereich geltenden Grundsätze, insbesondere allgemeine Grundsätze der Schiffsführung und der Sicherheit der Schifffahrt nicht beachtet, indem er im Bereich des Leuchtturmes Bülk ankerte. Er hat hierdurch ungenügende nautische Kenntnisse erkennen lassen. Diese Einschätzung ist unabhängig davon, ob der Beteiligte – wie tatsächlich geschehen – vor Bülk oder – wie der Beteiligte annimmt – eingangs der Eckernförder Bucht ankerte. Beide Seegebiete sind für ein Ankern wegen stark schwankender Wassertiefen ungeeignet. Das Seegebiet vor Bülk zeichnet sich ausweislich der Seekarte durch zahlreiche große Steine aus. In einem derart bezeichneten Gebiet befinden sich deutlich aus dem Grund herausragende Steine, d.h. die Wassertiefe kann dort erheblich geringer sein als die angegebenen 3 m. Gleiches gilt für den vermeintlichen Ankerplatz eingangs der Eckernförder Bucht. Dort sind zwar keine großen Stein in der Seekarte vermerkt, sondern nur zahlreiche Steine. Allerdings schwankt die Wassertiefe in diesem Gebiet erheblich zwischen 0,60 m und 3 m. Bei einem Tiefgang des Motorseglers von 0,85 m bestand daher jederzeit das Risiko der Grundberührung in beiden Bereichen. Das Risiko bestand dabei nicht nur für das Befahren dieses Bereiches, sondern umso mehr für ein ankerndes Schiff, weil es um den Anker schwojen kann.

Der Beteiligte hat gegen die allgemein für seinen Verantwortungsbereich geltenden Grundsätze, insbesondere dem allgemeinen Grundsatz der Schiffsführung und der Sicherheit der Schifffahrt verstoßen, indem er eine Ankerleine von 50 m Länge ausbrach-



te. Die Ankerleine war im Verhältnis des Ankerplatzes zu dem nur 80 m entfernten Land und zur vorhandenen Wassertiefe zu lang. In der Regel reicht das drei- bis fünf-fache der Wassertiefe an Ankerleine aus, bei einer am Ankerplatz bestehenden Tiefe von höchstens 3 m also maximal 15 m Ankerleine. Der Grundsatz „je länger die Ankerleine desto sicherer“ galt im vorliegenden Fall nicht. Denn der mögliche Schwajkreis des Bootes und die Nähe des Ankerplatzes zum Land hätten bei der Bemessung der Ankerleine beachtet werden müssen, zumal ein Schiffsführer jederzeit damit rechnen muss, dass sich die Windrichtung und die Windstärke und damit das Schwojverhalten des Schiffes ändern. Dies gilt insbesondere dann, wenn, wie im vorliegenden Fall, in einer windexponierten Lage mit ungünstigem Untergrund geankert wird.

Indem der Beteiligte eine Ankerwache weder bestimmte noch durchführte, hat der Beteiligte gegen § 32 Absatz 4 Satz 1 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung verstoßen. Danach muss auf einem in der Nähe des Fahrwassers vor Anker liegenden Fahrzeuges ständig Ankerwache gegangen werden. Die Missachtung dieser Vorschrift wiegt umso schwerer, als der Beteiligte in einem windexponierten Bereich mit steinigem Untergrund ankerte.

- f) Der Beteiligte hat gegen § 6 Absatz 3 Satz 1 Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) verstoßen, dessen Anwendbarkeit sich aus § 2 Absatz 1 SchSG ergibt. Danach sind die Vorschriften des SchSG auf Schiffe anzuwenden, die die Bundesflagge führen.

Die Grundberührung des Motorseglers und der Einsatz der DGzRS wurden vorschriftswidrig von dem Beteiligten nicht vermerkt. Nach § 6 Absatz 3 Satz 1 Schiffssicherheitsgesetz hat ein Schiffsführer – falls nicht anders vorgeschrieben, im Schiffstagebuch – unverzüglich durch geeignete Eintragung über alle Vorkommnisse an Bord zu berichten, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes von besonderer Bedeutung sind. Zu den eintragungspflichtigen Vorkommnissen gehören insbesondere Schiffsunfälle, wie sich aus § 6 Absatz 3 Satz 2 Schiffssicherheitsgesetz ergibt. Denn gemäß dieser Vorschrift hat der Schiffsführer bei Seeunfällen, soweit erforderlich und möglich, für die Sicherstellung der Eintragungsunterlagen zu sorgen. Diese Grundberührung war ein solcher eintragungspflichtiger Seeunfall.

2. Rechtsgrundlage für den Ausspruch des Fahrverbotes ist § 31 Absatz 1 Satz 1 und 2 SUG. Danach hat das Seeamt ein Fahrverbot auszusprechen, wenn es zu der Überzeugung gelangt ist, dass eine solche Maßnahme für die Sicherheit der Seefahrt erforderlich ist, weil der Inhaber der Berechtigung während dieser Zeit nicht die für eine Tätigkeit als Schiffsführer gebotene körperliche oder geistige Eignung oder das für diese Tätigkeit gebotene Verantwortungsbewusstsein besitzt. Ein solcher Mangel ist in der Regel anzunehmen, wenn der Inhaber infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage war, den Dienst an Bord sicher auszuüben.

Der Spruchkörper ist aufgrund des festgestellten Sachverhaltes zu der Überzeugung gelangt, dass ein Fahrverbot für die Sicherheit der Seefahrt erforderlich ist, weil der Beteiligte während dieser Zeit nicht das für einen Schiffsführer erforderliche Verantwortungsbewusstsein besitzt. Die Voraussetzungen des Regelbeispiels des § 31 Absatz 1 Satz 2 SUG sind erfüllt. Der Beteiligte war aufgrund des vorangegangenen Alkoholkonsums nicht in der Lage, das Fahrzeug sicher zu führen. Vielmehr befand sich der Beteiligte nach ständiger Spruchpraxis der Seeämter mit einem auf 0.00 Uhr zurückgerechneten Blutalkoholkonzentrationswert von 2,23 ‰ im Zustand der absoluten Fahruntüchtigkeit.

Im Hinblick auf die Dauer des Fahrverbotes hält der Spruchkörper 15 Monate für angemessen. Berücksichtigt wird hierbei der hohe Blutalkoholkonzentrationswert von über 2 ‰ zum Zeitpunkt des Vorfalls und die starke Alkoholgewöhnung des Beteiligten. Darüber hinaus wird berücksichtigt, dass der Beteiligte ein erhebliches Defizit in seinem Verantwortungsbewusstsein zeigte, indem er den Motorsegler trotz ungenügender nautischer und seemännischer Fähigkeiten geführt hat. Die mangelnden nautischen Fähigkeiten des Beteiligten werden insbesondere dadurch indiziert, dass der Beteiligte in der mündlichen Verhandlung nicht in der Lage war, den genauen Ankerplatz auf der in der Verhandlung vorliegenden Seekarte zu bestimmen. Die ungenügenden seemännischen Fähigkeiten des Beteiligten werden durch die Anzahl der festgestellten fehlerhaften Verhalten des Beteiligten belegt. Der Beteiligte hat hierdurch seine eigene Sicherheit und die Sicherheit des Zeugen B sowie des übrigen Schiffverkehrs gefährdet. Zugunsten des Beteiligten wurde berücksichtigt, dass sich der Beteiligte während der mündlichen Verhandlung einsichtig zeigte.

Der Beteiligte hat während der Dauer des Fahrverbotes die Gelegenheit, die gezeigten Defizite im Hinblick auf sein Alkoholkonsumverhalten sowie auf die ungenügenden seemännischen und nautischen Fähigkeiten auszugleichen und sich der Bedeutung der Schiffsführung sowie der damit einhergehenden Verantwortung bewusst zu werden.

3. Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung der Auflage ist § 31 Absatz 2 SUG. Danach kann das Seeamt zusätzliche Auflagen anordnen, wenn es ein Fahrverbot aus besonderen Gründen zur Sicherung der Seefahrt nicht für ausreichend hält. Der besondere Grund ist vorliegend insofern gegeben, als bei dem Beteiligten eine starke Alkoholgewöhnung mit vermutlich regelmäßigem Alkoholabusus vorliegt. Der Spruchkörper schließt sich insofern der Einschätzung des Sachverständigen an und folgt mit der Anordnung der Auflage seiner Empfehlung. Denn Personen mit chronischem Alkoholmissbrauch besitzen nicht die für die Sicherheit der Seefahrt gebotene körperliche und geistige Eignung als Schiffsführer. Sie stellen vielmehr eine ständige Gefahr für die Sicherheit der Seefahrt dar.  
Aus § 31 Absatz 5 Satz 1 SUG ergibt sich, dass die Vorlage des gerichtsmedizinischen Gutachtens Voraussetzung für die Aufhebung des Fahrverbotes ist. Denn nach dieser Vorschrift darf die mit der Berechtigung verbundene Befugnis bis zur Erfüllung einer Auflage nach § 31 Absatz 2 SUG nicht mehr ausgeübt werden.
4. Die Voraussetzungen für die Eintragung eines Vermerks über das Fahrverbot sind erfüllt. Rechtsgrundlage hierfür ist § 30 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. Nr. 3a SUG. Danach enthält der Spruch in den Fällen der befristeten oder unbefristeten Untersagung der Ausübung von Befugnissen (Fahrverbot) eine Entscheidung, ob ein Vermerk über ein Fahrverbot von mehr als 12 Monaten Dauer in die Urkunde in die Berechtigung einzutragen ist.

### **Kosten**

Die Kostenentscheidung beruht auf § 32 SUG.

Rechtsgrundlage für die Erhebung der Gebühr ist § 32 Abs. 1 SUG i.V.m. § 7 Verordnung zur Durchführung des SUG (DVSUG). Danach werden bei Ausspruch eines Fahrverbotes Gebühren erhoben. Die Höhe der Gebühren richtet sich nach der Anlage zu § 7 DVSUG und beträgt gemäss Nr. 2 der Anlage bei Untersagung der Ausübung einer Fahrerlaubnis für Sportboote 200 Euro.

Nach § 32 Absatz 3 SUG werden Auslagen erhoben von einem Beteiligten, für den ein Fahrverbot bzw. der Entzug einer Berechtigung auf Dauer angeordnet wurde.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Spruch kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Widerspruch bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord (Widerspruchsstelle), Hindenburgufer 247, 24106 Kiel, schriftlich oder zur Niederschrift eingelegt werden.

Wittland

Krieg

Marek

Früchtnicht